LAGOON 450

Guide d'utilisation





www.cata-lagoon.com

BIENVENUE A BORD

Une passion commune, la mer, nous réunit ; nous LAGOON en tant que constructeur de catamarans et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de catamarans LAGOON et nous tenons à vous en féliciter.

Ce guide d'utilisation a été conçu pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité.
Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien.
Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'éprouver le maximum de satisfactions lors de vos navigations.

Notre réseau de distributeurs agréés LAGOON est à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.



PREAMBULE

■ Ce guide d'utilisation est un outil pour vous permettre de faire connaissance avec votre bateau et d'appréhender l'utilisation des composants nécessaires à son fonctionnement.

■ MODE D'EMPLOI DU GUIDE D'UTILISATION

Afin d'en faciliter l'appréhension, ce guide propose deux niveaux de lecture complémentaires :
. les pages de texte sur la droite du document développent les différents thèmes des chapitres abordés,
. les pages de gauche sont consacrées aux photos, schémas ou plans de principe correspondants.

■ Les différentes mises en garde employées tout au long de ce guide se décomposent de la façon suivante :

RECOMMANDATION	Indique un conseil pour effectuer les gestes ou manoeuvres appropriés en fonction de l'action envisagée.
AVERTISSEMENT	Attire l'attention sur des pratiques dangereuses pouvant causer des blessures aux personnes ou des dommages au bateau ou à ses composants.
DANGER	Prévient de l'existence d'un risque pouvant avoir des conséquences graves ou fatales si les précautions appropriées ne sont pas prises.

■ Avant de prendre la mer, consultez impérativement le manuel du propriétaire (manuel normatif CE) livré avec votre bateau et conformez-vous à ses directives.

SOMMAIRE

CARACTERISTIQUES 1

NOM DU BATEAU : ....

VERSION : ....

DATE DE LIVRAISON : ....

N° D'IMMATRICULATION : ....

N° DE CLE DE L'ENTREE : ....

N° DE COQUE : ....

MARQUE DES MOTEURS : ....

N° DES CLES DES MOTEURS : ....

N° DE SERIE MOTEUR TRIBORD : ....

N° DE SERIE MOTEUR BABORD : ....

AUTRES INFORMATIONS : ....

....

....

....

NOM DU PROPRIETAIRE : ....

ADRESSE : ....

....

....

ADRESSE MAIL : ....

TELEPHONE FIXE : ....

TELEPHONE PORTABLE : ....

CONTACTS EN CAS D'URGENCE



www.cata-lagoon.com

162, quai de Brazza - 33100 Bordeaux - France • Tel. 33 (0) 557 80 92 80 • Fax 33 (0) 557 80 92 81 • E-mail : info@cata-lagoon.com

CATEGORIE A
Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents pouvant dépasser la force 8 Beaufort et dans des vagues de hauteur significative de 4 m et plus, et dans une large mesure auto-suffisants. Les conditions anormales telles que les ouragans sont exclues.
De telles conditions peuvent se rencontrer dans des grandes traversées, par exemple à travers les océans, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

CATEGORIE B
Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 8 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 4 m).
De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

CATEGORIE C
Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 6 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 2 m).
De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures exposées, dans des estuaires et dans des eaux côtières avec des conditions de temps modérées.

CATEGORIE D
Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 4 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues occasionnelles de 0,5 m de hauteur au maximum).
De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

NOTE :
La hauteur significative de vague est la hauteur moyenne du tiers supérieur des vagues, qui correspond approximativement à la hauteur de vague estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues auront une hauteur double de cette valeur.

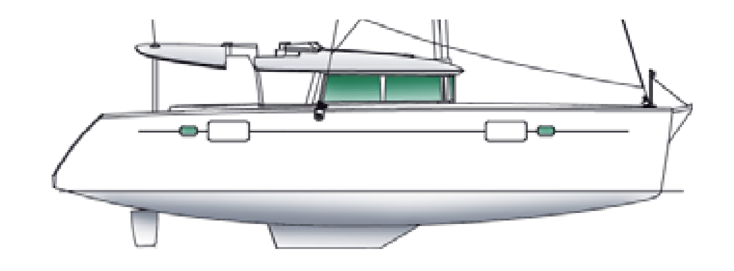
Longueur hors tout	13.96 m
Longueur flottaison	13.38 m
Largeur maxi	7.84 m
Tirant d'air	23.05 m
Tirant d'eau	1,30 m
Déplacement lège	16900 kg
Déplacement en charge maxi (cat. A)	22015 kg
Déplacement en charge maxi (cat. B)	22150 kg
Déplacement en charge maxi (cat. C)	22520 kg
Déplacement en charge maxi (cat. D)	23350 kg
Charge maxi (cat. A)	5115 kg
Charge maxi (cat. B)	5120 kg
Charge maxi (cat. C)	5620 kg
Charge maxi (cat. D)	6410 kg

Capacité eau	2 x 175 l + 2 x 175 l (option)
Capacité fuel	2 x 500 l
Capacité froid	130 l + 130 l (option) + 80 l (option)

CAPACITE BATTERIES

Standard	3 x 140 Ah (12 V)
Option	3 x 140 Ah (12 V)
Moteur	2 x 110 Ah (12 V)
Générateur	110 Ah (12 V)
Puissance moteur	2 x 40 CV

CATEGORIE CE	Nombre maxi de personnes
A	12 personnes
B	14 personnes
C	20 personnes
D	30 personnes



Surface oeuvres vives : environ 58 m^2

COQUE / PONT 2

2.1 Construction
2.2 Carénage
2.3 Equipement de pont
2.4 Cockpit
2.5 Accès au poste de barre de fly
2.6 Appareil à gouverner
2.7 Mouillage
2.8 Pompe de lavage de pont
2.9 Passerelle
2.10 Bossoirs

■ 2.1 Construction

Le LAGOON 450 est construit suivant le procédé d'infusion de résine polyester et résine haute qualité anti-osmotique sur une âme de balsa et des peaux de fibre de verre.

Les fonds de coques et les quilles sont réalisés en stratifié monolithique par infusion.

AVERTISSEMENT
Préserver les grands plexis de coque de tout contact avec des pare-battages ou des aussières : un endommagement de leur surface serait irrémédiable.

■ 2.2 Carénage

Un carénage périodique du bateau permet de conserver ses performances d'origine en empêchant toute adhérence de végétation marine.

La nature de l'eau où évolue le bateau détermine le choix de l'anti-fouling ainsi que la fréquence des carénages.
Prendre conseil auprès d'un professionnel.

■ 2.3 Equipement de pont

• ACCASTILLAGE
L'accastillage présent sur le pont du LAGOON 450 a été sélectionné selon des critères de qualité.
Pour permettre de le conserver sous son meilleur aspect, un entretien régulier est nécessaire.
- Rincer les équipements à l'eau douce, particulièrement les parties en inox.
- Lubrifier les différentes poulies, réas, ridoirs, winchs, rails et chariots.
- Nettoyer et polir avec un rénovateur chrome et inox les aciers inoxydables en cas d'apparition d'oxydation.

• BALCONS
Rincer régulièrement à l'eau douce les pièces en acier inoxydable.

• FILIERES
Surveiller l'apparition de "gendarmes" sur les filières métalliques.
Veiller à la corrosion, particulièrement aux points de liaison.

• BOIS EXTERIEURS
Rincer et brosser régulièrement les bois extérieurs à l'eau douce.
Il existe dans le commerce des produits d'entretien du teck.
L'utilisation du nettoyeur à haute pression est déconseillée sur le teck.

EQUIPEMENT DE PONT

SYSTEME DE BLOCAGE
DE PORTE D'ENTREE



COFFRE DE RANGEMENT
DE LA TABLE DE COCKPIT



PASSE-PLAT
OUVRANT



COFFRE
A POUBELLE



DOUCHETTE DE
JUPE ARRIERE



TOIT OUVRANT



• PLEXIGLAS
Pour préserver la surface des vitrages en plexiglas, éviter tout contact avec les alcools, les crèmes à bronzer, le sable et tous produits abrasifs en général.
- Rincer le plexiglas à l'eau douce, proscrire les solvants.
- Lustrer avec un chiffon doux imprégné d'un produit ménager non agressif.
- Utiliser une pâte à polir pour résorber les rayures.

■ 2.4 Cockpit

• PORTE D'ENTREE
La porte coulissante possède un système de blocage en position ouverte. Un loquet sur le montant de la porte permet le verrouillage depuis l'intérieur du carré.

RECOMMANDATION
En navigation, bloquer la porte coulissante en la verrouillant.

• TABLE DE COCKPIT
La table de cokpit est amovible. Elle possède un rangement dans le plafond du fly.

AVERTISSEMENT
Prendre garde lors de l'ouverture du coffre situé sous le plafond du flying bridge.

• COFFRE A POUBELLE
Un coffre à poubelle, avec accès par le dessus, se situe à l'entrée bâbord du carré.

• PASSE-PLAT
Le cockpit est doté d'un passe-plat ouvrant.
Lors de la navigation, bloquer le passe-plat en position ouverte ou fermée.

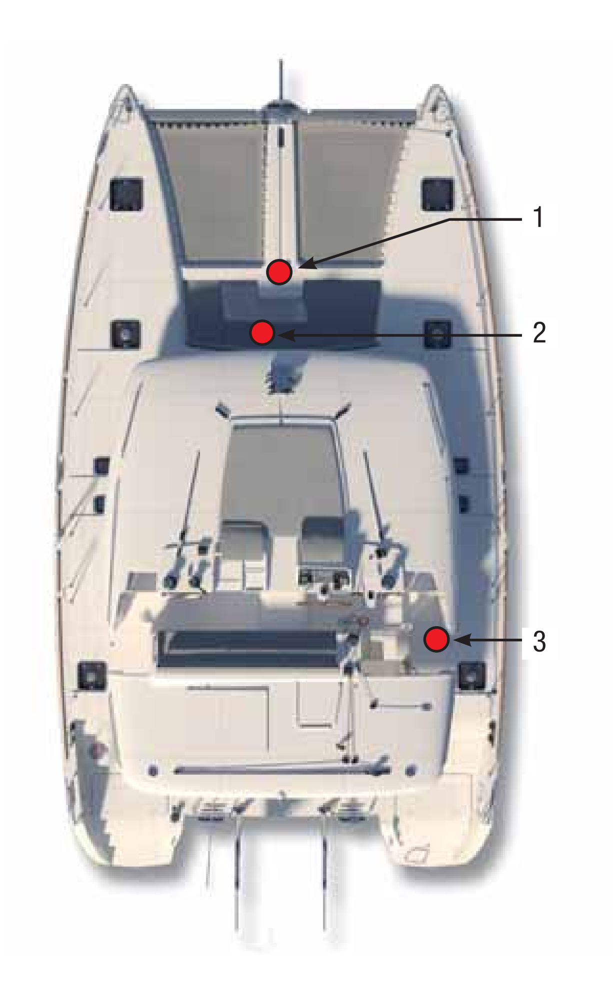
• ECHELLE DE BAIN
Une échelle de bain en inox est située sur la jupe arrière tribord. Une deuxième échelle de bain peut être fournie en option.

AVERTISSEMENT
Par sécurité, naviguer toujours avec l'échelle relevée et maintenue.

• DOUCHETTE
Une douchette avec robinetterie eau chaude / eau froide est située sur le côté tribord de la jupe arrière.

• TOIT OUVRANT
Le toit ouvrant, présent sur le coté bâbord du plafond de fly, s'ouvre depuis le cockpit.
Il permet d'optimiser l'aération du cockpit et facilite la vision lors des manoeuvres en marche arrière.

PANTOIRE - GUINDEAU ELECTRIQUE



1 - Guindeau électrique.

2 - Commande du guindeau électrique.

3 - Disjoncteur du guindeau électrique.

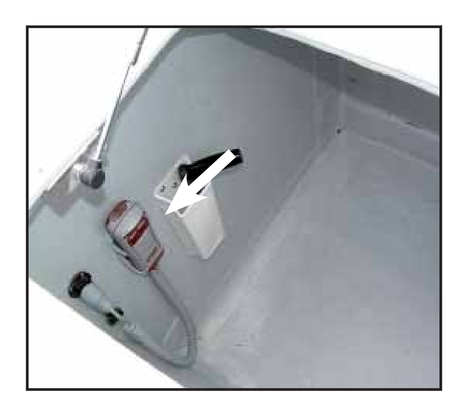
CIRCUIT DE LA PANTOIRE



GUINDEAU ELECTRIQUE



COMMANDE DU GUINDEAU



DISJONCTEUR DU GUINDEAU



■ 2.5 Accès au poste de barre de fly

Deux escaliers, l'un à tribord et l'autre à bâbord, permettent d'accèder au poste de barre sur le flying bridge depuis le cockpit.

Lors de la navigation, prendre garde, en empruntant ces escaliers, aux éventuels mouvements du bateau.

■ 2.6 Appareil à gouverner

Le système de direction est constitué de drosses (câbles inox) et de deux secteurs de barre en aluminium.
On y accède par les compartiments moteur bâbord et tribord.

Les safrans suspendus sont pourvus de mèches en inox.

Entretenir les bagues en nylon, ertalon ou téflon uniquement avec du WD40.
Se référer au chapitre SECURITE pour la mise en oeuvre de la barre franche de secours.

■ 2.7 Mouillage

• GUINDEAU
Le guindeau électrique fonctionne sur les batteries du bord en 12 V.
Actionner le guindeau par sa commande présente dans le coffre à tribord sur le pont avant.

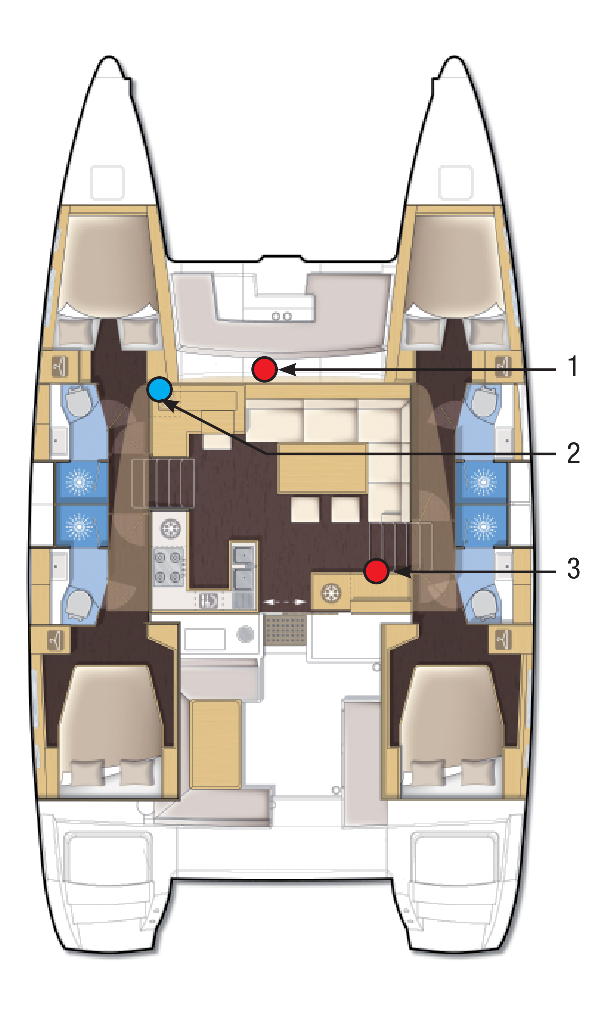
En cas de non fonctionnement du guindeau électrique, vérifier son disjoncteur situé sous la couchette de la cabine arrière tribord.
Se reporter à la notice du constructeur pour l'entretien du guindeau.

RECOMMANDATION
Utiliser le guindeau électrique avec un ou deux moteurs en marche.

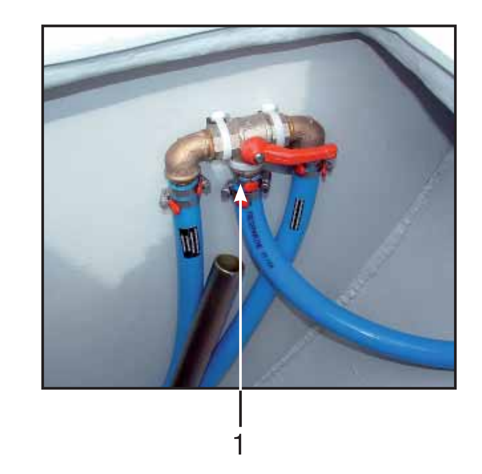
• PREPARATION DU MOUILLAGE
Mettre en place la pantoire en la fixant sur les cadènes situées aux extrémités de la poutre avant.
Passer la pantoire à l'intérieur du davier d'étrave.
Frapper la pantoire sur le taquet central durant la descente de la chaîne.

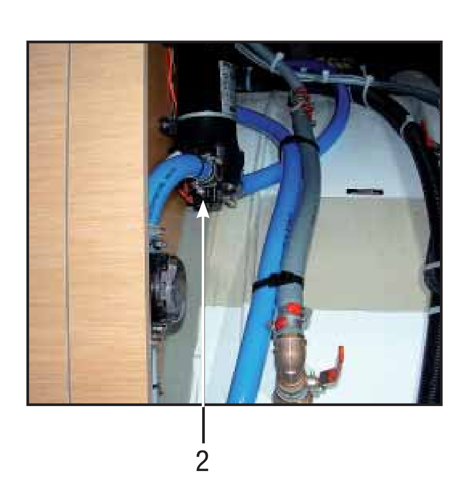
RECOMMANDATION
Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.

POMPE DE LAVAGE DE PONT



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.





1 - Vanne de sélection eau de mer / eau douce.
2 - Pompe de lavage de pont.
3 - Interrupteur de mise sous tension.



• MOUILLAGE
Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
Laisser filer la chaîne en reculant lentement.
Assurer la chaîne sur la pantoire.
Relâcher la chaîne jusqu'à ce que la pantoire soit sous tension.
Surveiller le rayon d'évitement une fois le bateau mouillé.

• REMONTEE DU MOUILLAGE
Vérifier que la chaîne est en position sur le barbotin.
Actionner le guindeau en position montée.
Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre (ne pas se servir du guindeau pour treuiller le bateau).
Contrôler visuellement les derniers mètres jusqu'au contact de l'ancre avec le davier.
Vérifier la position de l'ancre sur la ferrure d'étrave.

Rincer le guindeau et la ligne de mouillage à l'eau douce après chaque sortie en mer.

En cas de panne électrique, utiliser la manivelle de winch sur le guindeau pour remonter le mouillage.

AVERTISSEMENT
Les manoeuvres au guindeau sont dangereuses :
- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et peu encombrée.
- Effectuer les manoeuvres prudemment, avec des gants et toujours chaussé.
- S'assurer que personne ne soit appuyé au guindeau lors de l'utilisation de la commande.

Nota : le bateau est pourvu en option d'un compteur de chaîne et d'une commande de guindeau au poste de pilotage.
Le zéro du calibrage standard correspond à la position ancre prête à mouiller.

Consulter sa notice pour son utilisation et son entretien.

■ 2.8 Pompe de lavage de pont (option)

La pompe de lavage de pont est située à l'intérieur du meuble dans la cabine avant bâbord.
Elle fournit de l'eau de mer ou de l'eau douce provenant des réservoirs.
La vanne de sélection d'eau douce ou d'eau de mer est située dans le coffre bâbord de la plage avant.

Mettre sous tension la pompe de lavage de pont par son interrupteur situé sous le tableau électrique dans le carré.

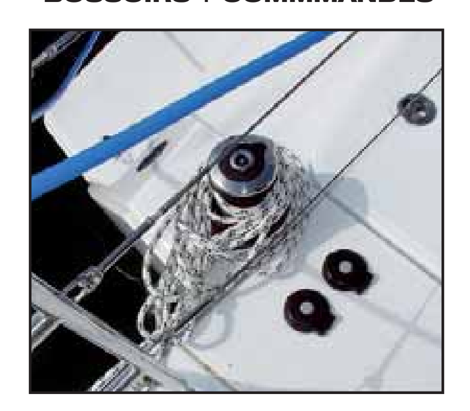
BOSSOIRS

1 - Disjoncteur de bossoirs.
2 - Winch électrique de bossoirs + commandes.

BOSSOIRS



WINCH ELECTRIQUE DE BOSSOIRS + COMMMANDES



DISJONCTEUR DE BOSSOIRS



BLOQUEUR DE BOSSOIR



■ 2.9 Passerelle (option)

Une passerelle repliable en carbone est fournie en option.
Démonter, stocker et arrimer la passerelle lors de la navigation.

AVERTISSEMENT
Ne pas se servir de la passerelle comme plongeoir.

■ 2.10 Bossoirs (option)

Le bateau peut être équipé en option de bossoirs avec winch manuel.
Un winch électrique est proposé en option.
La mise sous tension du winch est automatique dès le coupe-circuit général du bord sur ON.
En cas de non-fonctionnement, vérifier son disjoncteur situé dans le local électrique de la coursive à l'arrière tribord.

AVERTISSEMENT
Les bossoirs sont prévus pour supporter une charge maximum de 250 kg et une annexe d'une longueur maximum de 3.80 mètres.

• MISE EN PLACE D'UNE ANNEXE SUR LES BOSSOIRS
Après avoir enlevé le matériel de l'annexe et retiré le bouchon d'évacuation d'eau :
- Fixer les crochets des bosses de bossoirs à l'avant et à l'arrière de l'annexe.
- Fermer les bloqueurs présents sur les bossoirs.
- Remonter la partie avant de l'annexe jusqu'à mi-course à l'aide du winch de cockpit.
- Procéder de la même façon pour l'arrière.
- Relever alternativement l'avant puis l'arrière jusqu'au contact de l'annexe avec les bossoirs.

• MISE A L'EAU D'UNE ANNEXE A PARTIR DES BOSSOIRS
Remettre en place le bouchon d'évacuation d'eau de l'annexe.
Amarrer l'annexe.
- S'assurer que les bloqueurs présents sur les bossoirs sont fermés.
- Passer la bosse de bossoirs fixée à la partie arrière de l'annexe autour du winch (trois tours minimum).
- Ouvrir le bloqueur et laisser filer la bosse jusqu'à mi-course.
- Fermer le bloqueur.
- Procéder de la même façon pour l'avant.
- Faire descendre alternativement l'arrière puis l'avant jusqu'au contact de l'annexe avec l'eau.

En navigation, retirer le moteur de l'annexe et le stocker à bord du bateau.
Amarrer l'annexe du bateau en fonction de la navigation à effectuer et de l'état de la mer.
Installer à bord de l'annexe le matériel de sécurité conforme au pays d'immatriculation du bateau.

PANNEAUX SOLAIRES



AVERTISSEMENT
Personne ne doit se trouver à bord de l'annexe ou sous l'annexe durant les manoeuvres effectuées à l'aide des bossoirs.
Amarrer l'annexe durant les manoeuvres.

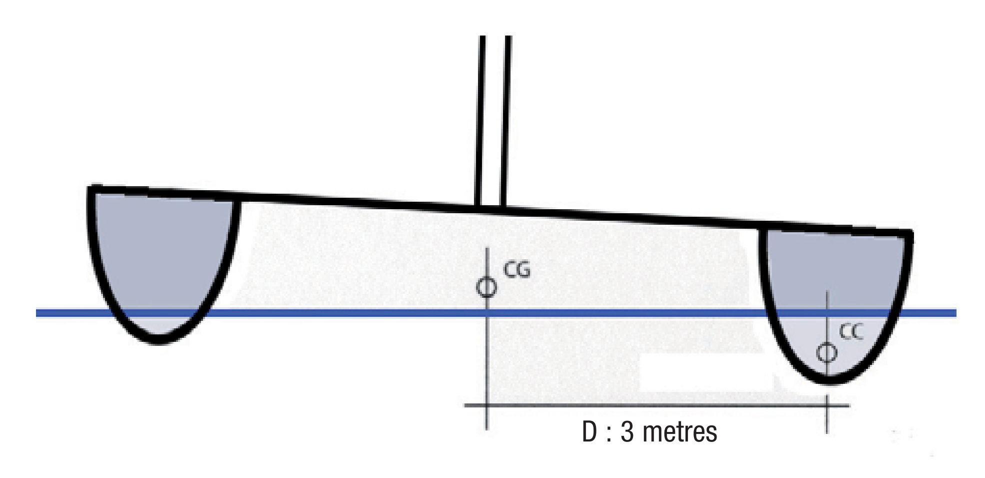
• PANNEAUX SOLAIRES (OPTION)

Le bateau peut être équipé en option de panneaux solaires.
Les panneaux solaires s'adaptent sur les bossoirs (option).

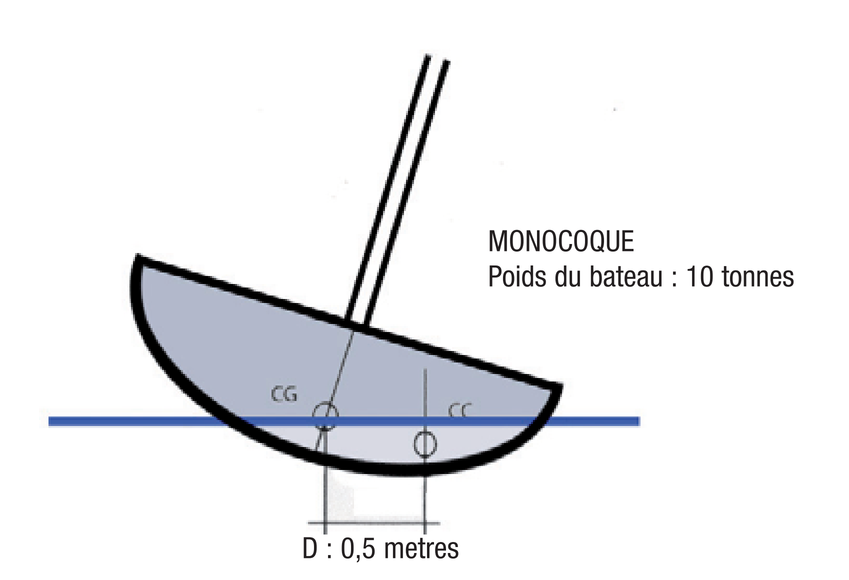
GREEMENT/ VOILURE

3

3.1 Navigation à la voile
3.2 Gréement dormant
3.3 Gréement courant
3.4 Voiles



CATAMARAN
Poids du bateau : 10 tonnes



MONOCOQUE
Poids du bateau : 10 tonnes

Illustration de la différence du moment de redressement entre monocoque et catamaran de 10 mètres.

d : distance entre centre de carène et centre de gravité.

RMmax : poids du bateau x d
(RMmax : moment de redressement maximum)

RMmax monocoque : 10 tonnes x 0,5 mètres
: 5 tonnes.mètres

RMmax catamaran : 10 tonnes x 3 mètres
: 30 tonnes.mètres

■ 3.1 Navigation à la voile

• MISE EN GARDE
Un catamaran offre une résistance à la gîte environ 6 fois supérieure à celle d'un monocoque. En terme d'architecture navale, on parle de moment de redressement (multiplication du poids du bateau par la distance transversale entre le centre de gravité et le centre de flottaison (ou carène).
Voir illustration page ci-contre.

Cette réalité a de réelles conséquences dans la façon de naviguer et de régler les voiles d'un catamaran.
Le fait que le bateau ne gîte pas peut masquer un surtoilage, qui peut être très dangereux pour l'équipage et le bateau. Il est donc impératif de surveiller en permanence la vitesse du vent vrai, et de régler la surface de voile en fonction de celle-ci en priorité.

Les réglages que nous indiquons ci-dessous sont valables par mer calme. Par mer formée, on prendra soin de réduire 10% plus tôt en terme de vitesse du vent vrai. Et d'une manière générale, il est impératif de chercher en permanence à soulager le bateau plutôt qu'à le contraindre.
On cherchera toujours à ce que l'angle d'attaque des voiles soit face au vent apparent, et que la voile ne soit pas sur-bordée, pour que les filets d'air en arrière de la voile soient laminaires, c'est-à-dire qu'ils sortent sans perturbation à l'arrière de la voile.

Le non suivi des préconisations ci-dessous peut être dangereux pour le bateau et l'équipage, et, en cas d'accident, n'engagerait pas la responsabilité du constructeur.

• REGLAGE AU PRES (entre 75 et 50° du vent vrai)

Force du vent donnée en vent apparent
- De 0 à 16 noeuds : toute la toile ; chariot de GV 30 cm au dessus de l'axe du navire, GV bordée avec une chute légèrement ouverte (bôme dans l'axe).
Le génois est réglé pour venir lécher la barre de flèche, le chariot de génois est placé pour que l'angle de l'écoute de génois soit dans le prolongement d'une droite passant par le point d'écoute et le guindant, à 40% de sa hauteur.

- De 16 à 20 noeuds : toute la toile ; le chariot de GV remonte à 60 cm au dessus de l'axe du navire, GV bordée avec une chute un peu plus ouverte (bôme toujours dans l'axe : il faut donc choquer de l'écoute).
Le chariot de génois reste au même endroit mais on règle l'écoute pour que la chute soit à 10 cm de la barre de flèche.

- De 20 à 26 noeuds : 1 ris, tout le génois ; le chariot de GV revient à 30 cm au dessus de l'axe du navire.
Le chariot de génois reste au même endroit mais on choque un peu l'écoute pour que la chute soit à 20 cm de la barre de flèche.

- De 26 à 30 noeuds : 1 ris, 75% du génois ; le chariot de GV remonte à 60 cm au dessus de l'axe du navire.
Le chariot de génois reste au même endroit ou avance légèrement mais on règle pour que la chute fasse une hélice où la partie haute laisse échapper l'air dans les surventes.

- De 30 à 36 noeuds : 2 ris, 60% du génois ; le chariot de GV revient à 30 cm au dessus de l'axe du navire, la bôme est choquée pour filer 50 cm sous le vent.

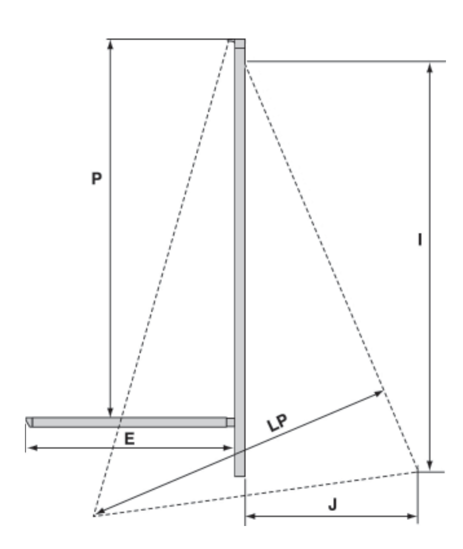




Voilure

Surface de voile au près....................................134 m² / 1071 sq.ft
Grand-voile lattée ....82.50 m² / 888 sq.ft
Grand-voile à corne (option)...................................85 m² / 915 sq.ft
Génois enrouleur ....51.80 m² / 557 sq.ft
Spinnaker (option) ....190 m² / 2044 sq.ft
Gennaker (option) ....105 m² / 1130 sq.ft

I...17,746 m / 58'3''
J .... 4,698 m / 15'5''
P...17,653 m / 57'11''
E...6.630 m / 21'9"



- De 36 à 45 noeuds : 2 Ris, 40% du génois. Le chariot de GV se met à l'axe et la bôme est filée à 1 mètre sous le vent.
Le chariot de génois avance légèrement, on choque l'écoute pour ouvrir en grand dans les surventes.

- De 45 à 55 noeuds : 3 Ris seuls (ou voile de cape, ou à la cape), chariot à l'axe, GV débordée de 1 mètre.
Le bateau serait plus à l'aise en fuite par ce temps.

- Plus de 55 noeuds : à la cape, ancre flottante, ou préférablement en fuite.

• REGLAGE AU PORTANT (entre 75 et 130° du vent vrai)

- De 0 à 23 noeuds : toute la toile ; le chariot se positionne de 1 mètre de l'axe au bout du rail selon l'angle du vent, l'écoute est choquée pour que la bôme soit débordée de 50 cm par rapport au chariot dans le petit temps puis jusqu'à 2 mètres lorsque le vent forcit.
Dans tous les cas, on évitera que plus d'une latte rague contre le galhauban, dans les allures les plus abattues.
Le génois est choqué pour que son angle d'attaque moyen soit face au vent apparent.

- De 23 à 28 noeuds : 1 Ris, tout le génois. Les réglages sont identiques.

- De 28 à 33 noeuds : 2 Ris, 80% du génois. Les réglages sont identiques.

- De 33 à 38 noeuds : 2 Ris, 60% du génois. Les réglages sont identiques.

- De 38 à 45 noeuds : 3 Ris (ou GV affalée et un peu plus de génois), 40% du génois. Les réglages sont identiques.

- De 45 à 55 noeuds : GV affalée, 40 à 30% du génois, assez bordé pour ne pas battre.

- Plus de 55 noeuds : en fuite, selon la mer, on cerclera des amarres d'une jupe à l'autre pour freiner le bateau.

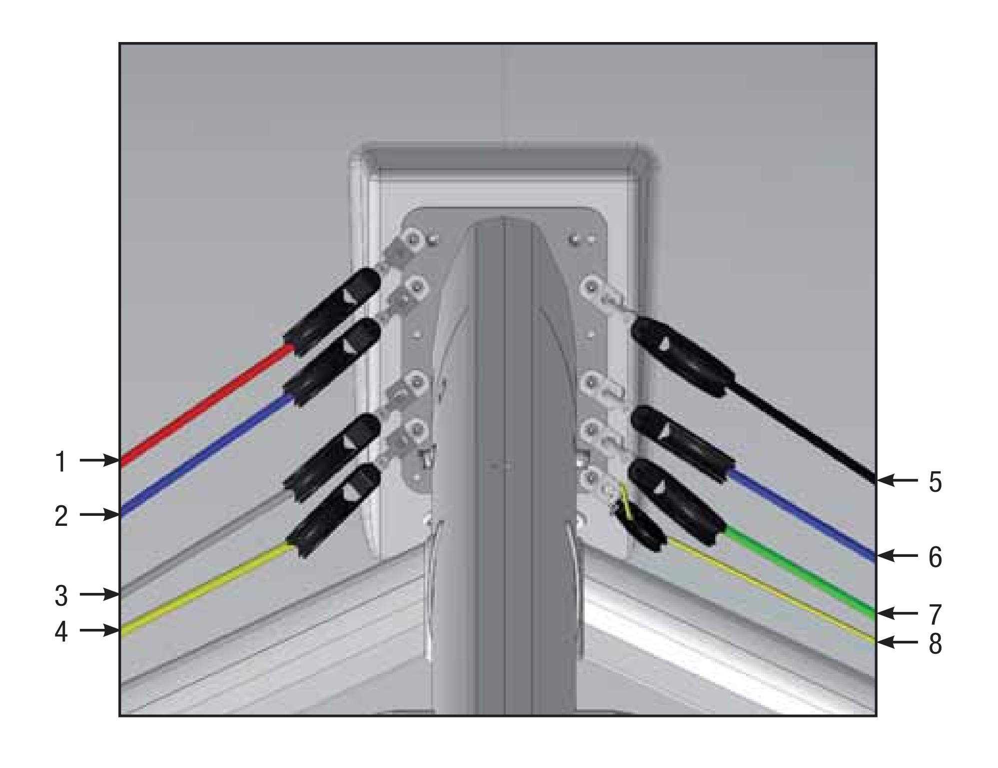
Ces données sont fournies à titre indicatif et sont fonction des conditions extérieures.

AVERTISSEMENT
En cas de présence d'antenne radar sur le mât, surveiller le génois lors des virements de bord ou empannages afin d'éviter tout risque de dégradation.

• GRAND-VOILE A CORNE

AVERTISSEMENT
La puissance d'une grand-voile à corne est supérieure à celle d'une grand-voile classique.
Réduire la voilure plus tôt en fonction des conditions de vent.

PLAN DE MANOEUVRE - PIED DE MAT



1 - Drisse de spi.
2 - Drisse de foc.
3 - Balancine de grand-voile.
4 - Ris 1.
5 - Drisse de grand-voile.
6 - Ris 3.
7 - Ris 2.
8 - Bout d'affalage de grand-voile.

■ 3.2 Gréement dormant

Le LAGOON 450 a été réglé par le chantier et par le fabricant du mât lors du premier mâtage.
Les câbles donnent un peu d'allongement lors des premières sorties. Il conviendra alors de faire inspecter et régler le mât par un professionnel.

Avant de prendre la mer, il est indispensable de s'assurer du bon état du gréement dormant : inspecter le vit de mulet, les ridoirs, et vérifier l'état des haubans.

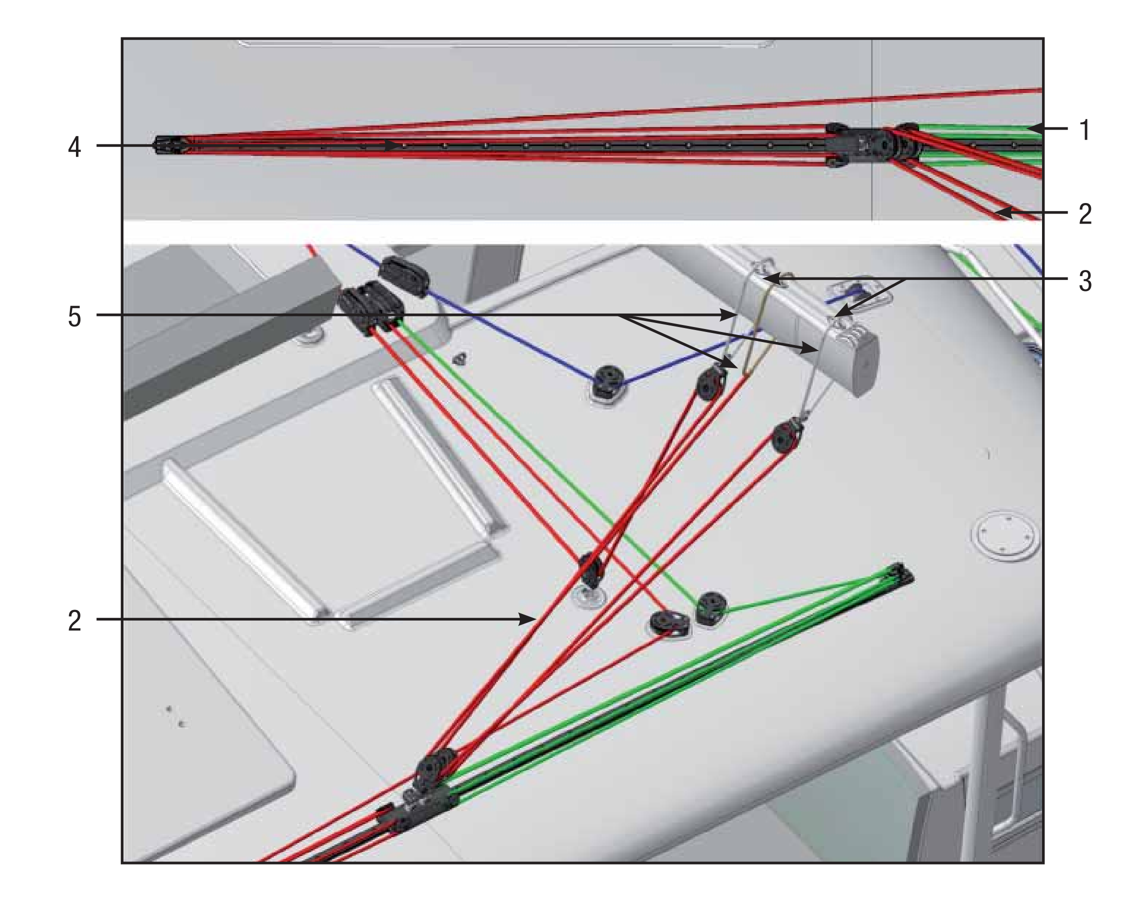
RECOMMANDATION
Toute intervention sur le gréement dormant relève de la compétence d'un professionnel.

Pour hisser un équipier en tête de mât, utiliser la drisse d'homme. Assurer l'équipier au moyen d'un noeud de chaise sur l'anneau de la chaise de mât (ne pas utiliser de mousqueton ou de manille).

AVERTISSEMENT
La drisse d'homme - seule drisse habilitée à cet usage - est prévue uniquement pour hisser un équipier en tête de mât.

Désignation des bouts	longueur (m)	diamétre (mm)
Drisse de génois	44	12
Ecoute de génois	19 x 2	14
Drisse de GV	67	12
Balancine de GV	46	12
Ecoute de GV	34	14
Réglage chariot GV	19 x 2	10
Ris 1 (automatique)	32	14
Ris 2 (automatique)	40	14
Ris 3 (manuel)	36	14
Ecoute + bras de spi	18 x 2	12
Ecoute de gennaker	29	14
Drisse de spi / gennaker	48	12





1 - Réglage chariot grand-voile / tribord.
2 - Ecoute de grand-voile.
3 - Estropes.
4 - Réglage chariot grand-voile / bâbord.
5 - Fixation d'estrope.

3.3 Gréement courant

Les écoutes de grand-voile, de génois et de trinquette, la balancine, les prises de ris, les drisses de grand-voile et de spi, les va-et-vient de chariot d'écoute de grand-voile reviennent au poste de manoeuvre.

• WINCHS D'ECOUTE ET DE MANOEUVRE MANUELS OU ELECTRIQUES (OPTION)
Les disjoncteurs des winchs électriques sont situés dans le local électrique de la coursive arrière tribord.

RECOMMANDATION
Effectuer au moins 3 tours sur le winch.
Les winchs électriques génèrent une force extrêmement puissante et leur utilisation doit se faire avec beaucoup de précautions.
Ne jamais forcer lorsqu'on constate un point de blocage.
Lors de leur utilisation, tenir les mains éloignées.
Refermer les capots des interrupteurs après utilisation.

AVERTISSEMENT
Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs.
Un mauvais remontage peut entraîner des accidents (exemple : retour de manivelle).

3.4 Voiles

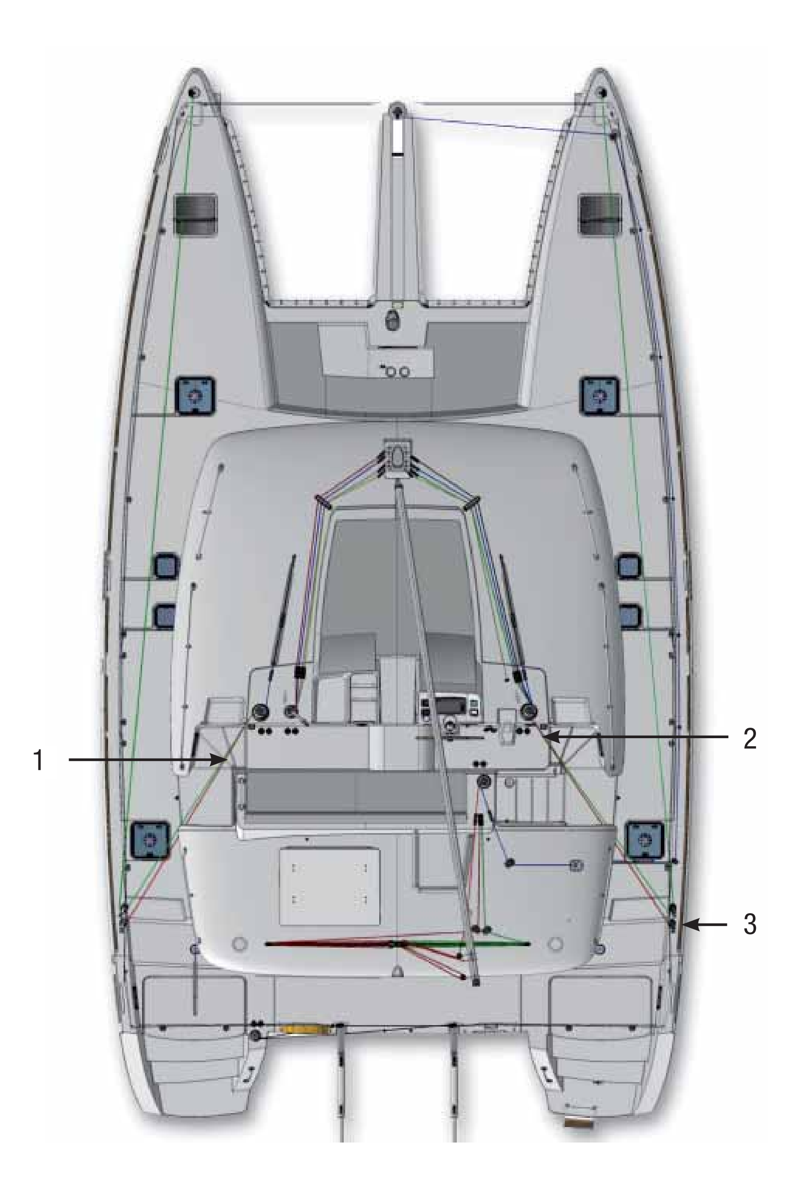
• GRAND-VOILE CLASSIQUE
Pour envoyer la grand-voile classique :
- Mettre le bateau bout au vent moteur embrayé.
- S'assurer que l'écoute de grand-voile est choquée et que les ris sont libres.
- Ouvrir le bloqueur.
- Hisser en prenant garde à ce que les lattes ne se coincent pas dans les lazy-jacks.
- Assurer la drisse à l'aide du bloqueur.
- Régler la grand-voile suivant les conditions de vent et de mer.

Pour affaler la grand-voile classique :
- Remonter dans le lit du vent.
- Reprendre la balancine.
- Choquer la drisse, affaler puis ferler la grand-voile.
- Reprendre l'écoute.

• PRISE DE RIS
Une bosse sur la chute et sur l'amure sont présentes sur chaque ris.
- Rapprocher la grand-voile du lit du vent, à la barre ou avec le chariot.
- Choquer l'écoute de grand-voile.
- Reprendre la balancine.
- Choquer la drisse.
- Reprendre la bosse d'armure de ris concerné jusqu'au point le plus bas possible, puis fermer le bloqueur.
- Exécuter la même manoeuvre pour la bosse de chute du ris concerné.
- Etarquer la grand-voile, puis fermer le bloqueur.
- Choquer la balancine.



GREEMENT COURANT - SPI - GENNAKER



1 - Bras de spi.

2 - Ecoute de gennaker / spi.

3 - Poulie de gennaker / spi.

RELACHE D'UN RIS
- Rapprocher la grand-voile du lit du vent, à la barre ou avec le chariot.
- Choquer l'écoute de grand-voile.
- Reprendre la balancine.
- Choquer les bosses de ris d'armure et de chute.
- Hisser la grand-voile, puis fermer le bloqueur.
- Choquer la balancine.

• GRAND-VOILE A CORNE (option)

La drisse de grand-voile à corne se frappe sur l'oeillet de la voile et non sur le chariot de têtière.
La mise en bonne forme de la corne se fera automatiquement une fois la voile hissée.

MONTAGE DU SYSTEME DE CORNE DE GRAND-VOILE
Voir illustration page suivante.
- Démonter l'axe du chariot de tête (repère A).
- Réaliser le palan deux brins suivant l'illustration page ci-contre.
- Remonter l'axe (repère A) du chariot de tête en y ajoutant le réa.

La longueur du cordage de têtière est préréglée en voilerie à la bonne dimension pour une voile neuve.
Le lashing (repère D) permet de compenser l'allongement possible du cordage lié au vieillissement.

Nota : ce système est breveté par la voilerie INCIDENCES.

AVERTISSEMENT
La puissance d'une grand-voile à corne est supérieure à celle d'une grand-voile classique.
Réduire la voilure plus tôt en fonction des conditions de vent.

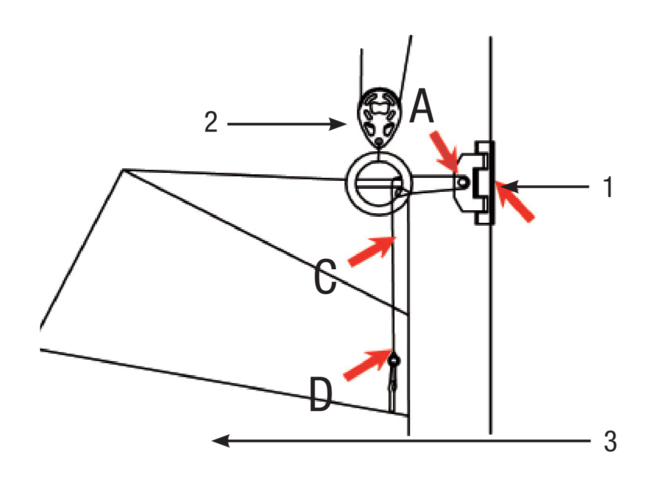
• GENOIS SUR ENROULEUR

Envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.
- Fixer le point de drisse.
- Fixer la drisse sur le curseur-émerillon.
- Fixer le point d'amure sur le tambour et les écoutes.
- Hisser le génois en engageant la ralingue dans l'engoujure avec précaution pour éviter toute déchirure.
- Raidir suffisamment la drisse mais étarquer moins fortement qu'une voile sur un étai normal.
- Hisser jusqu'à effacement des plis horizontaux (ajuster la tension du guindant après quelques sorties en mer).
- Tirer sur la bosse depuis le cockpit pour rouler le génois.

RECOMMANDATION
Pré-enrouler le tambour à la main pour le garnir de la bosse d'enrouleur.
Attention au sens d'enroulement du tambour : la protection anti-UV du génois doit se trouver à l'extérieur.
Ne jamais forcer en cas de point dur dans l'enroulage ou le déroulage des voiles d'avant.
Vérifier qu'aucun bout n'est pris dans l'enrouleur.



GRAND-VOILE A CORNE



1 - Chariot de tête.

2 - Poulie de drisse (à fixer sur l'anneau de tête).

3 - Grand-voile à corne.

FIXATION DE LA GRAND-VOILE A CORNE



• GENNAKER

Retirer les filières d'avant lors de l'utilisation du gennaker (risque d'endommagement).

Envoyer le gennaker avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

- Fixer l'émerillon sur la têtière du gennaker.
- Fixer l'emmagasineur sur le point d'amure.
- Capeler l'emmagasineur sur le bout dehors à l'aide du mousqueton.
- Fixer la drisse sur l'émerillon de têtière.
- Hisser le gennaker.

Utiliser la bosse d'emmagasineur pour enrouler ou dérouler le gennaker.

Ecoutes de gennaker :

- Fixer les écoutes sur le point d'écoute du gennaker.
- Faire passer les écoutes à l'extérieur de l'étai, des haubans et au-dessus des filières.
- Frapper les poulies de renvoi d'écoute sur les cadènes.
- Ramener les écoutes aux winchs d'écoutes de génois.

AVERTISSEMENT
Sous certaines allures, le gennaker peut cacher les feux de navigation avant.

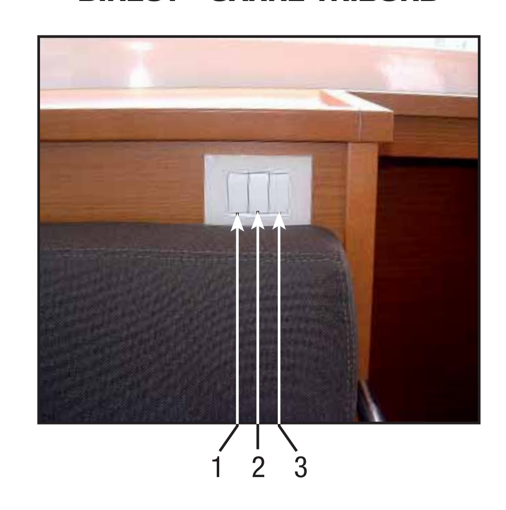
AVERTISSEMENT
Dégréer le gennaker hors utilisation (risque de dégradation par les UV et de déroulement intempestif).



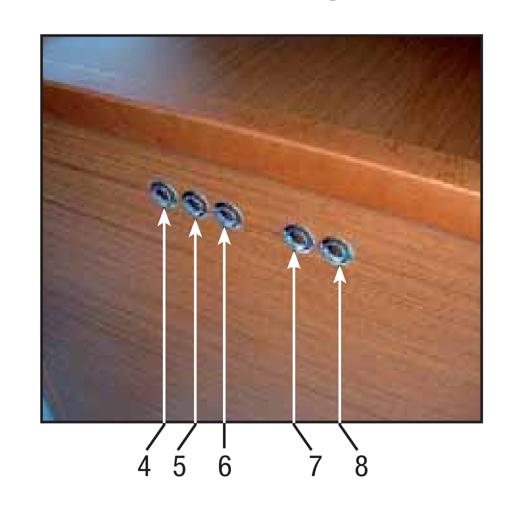
AMENAGEMENTS 4

ECLAIRAGES - TIROIRS

INTERRUPTEURS D'ECLAIRAGE DIRECT - CARRÉ TRIBORD



INTERRUPTEURS D'ECLAIRAGE ENTREE TRIBORD



DEMONTAGE TIROIR LEVIER + RAIL



1 - Avant tribord.

2 - Montée / Descente téléviseur (option).

3 - Avant bâbord.

4 - Tribord carré.

5 - Avant carré.

6 - Eclairage indirect carré.

7 - Eclairage indirect cockpit.

8 - Eclairage cockpit.

■ 4.1 Carré - Cuisine

• PLANCHERS
Les planchers peuvent être soulevés pour accéder à différents éléments techniques du bord.

RECOMMANDATION
Pour prévenir d'un vieillissement prématuré des planchers (enfoncements, rayures), il est recommandé de les conserver le plus propre possible, et de ne pas entrer chaussé dans le bateau.

• TABLE
Il est possible de permuter la table du carré et la table du cockpit.
Une option permet de transformer la table du carré en couchette double après changement des pieds et ajout de coussins supplémentaires.

• TIROIRS
Les tiroirs de la cuisine possèdent une fonction de fermeture automatique.
Pousser doucement le tiroir jusqu'à ce que le mouvement se termine par lui-même.
Ces tiroirs se démontent en appuyant sur les leviers présents de chaque côté, sous les rails.
Lors du remontage, clipser le tiroir avant de le repousser.

■ 4.2 Eclairages

L'éclairage du carré peut s'effectuer de différentes manières, de façon directe ou indirecte suivant l'ambiance souhaitée.

Après la mise en service du circuit 12 V de bord et la mise sous tension du circuit d'éclairage par son interrupteur au tableau électrique à l'entrée tribord du carré, activer l'éclairage désiré par son interrupteur.

HUBLOTS - PANNEAUX - VITRAGES

VERROUILLAGE DE HUBLOT ET DE PANNEAU DE PONT



RIDEAU ET MOUSTIQUAIRE DE PANNEAU DE PONT



RIDEAU - VITRAGE LATERAL



RIDEAU - CARRE



■ 4.3 Hublots - Panneaux de pont

Les hublots et panneaux de pont possèdent des systèmes de verrouillage en position fermée.
Au mouillage, des positions intermédiaires d'ouverture permettent l'aération du bateau.

Les panneaux de pont sont équipés d'un système de store et de moustiquaire, utilisables même lorsque le panneau est ouvert.
Leur manipulation doit se faire avec précaution.

■ 4.4 Rideaux de vitrage

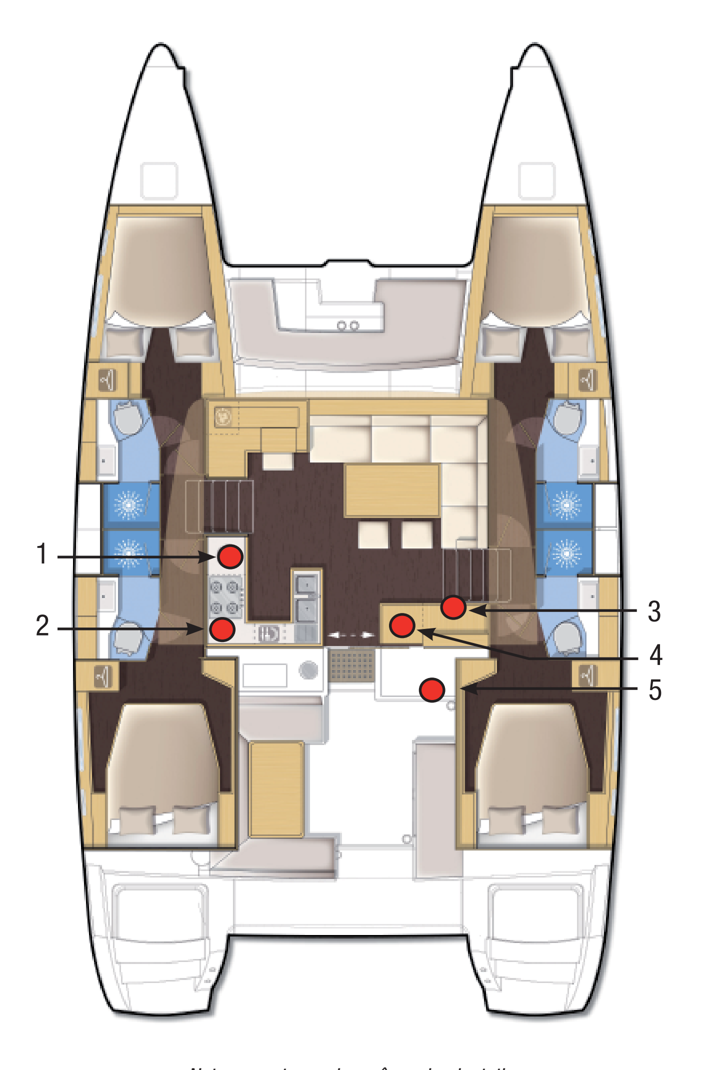
Tous les vitrages possèdent des rideaux d'occultation.
Les panneaux ouvrants des cabines arrières sont également équipés de rideaux.

RECOMMANDATION
Tirer et repousser les rideaux avec précaution.
Prendre soin de les attacher lorsqu'ils sont pourvus de systèmes adéquats.

CONFORT A BORD

5

REFRIGERATEURS - CONSERVATEUR - ICEMAKER - FOUR A MICRO-ONDES



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

REFRIGERATEUR COCKPIT (OPTION)



REFRIGERATEUR CARRE



1 - Réfrigérateur.
2 - Four à micro-ondes (option).
3 - Tableau de sélection 110 V - 220 V.
4 - Réfrigérateur / conservateur carré (option).
5 - Réfrigérateur / icemaker cockpit (option)

■ 5.1 Réfrigérateurs - Conservateur - Icemaker

Le bateau est équipé en série d'un réfrigérateur d'une capacité de 130 l dans la cuisine.
Il peut être équipé en option d'un conservateur (110 l) ou réfrigérateur (130 l) dans le meuble à l'entrée tribord du carré.

Le bateau peut également être doté en option d'un réfrigérateur (80 l) ou d'un icemaker dans le cockpit arrière.

Une fois la mise sous tension générale 12 V du bord effectuée, mettre sous tension les éléments par l'interrupteur groupe froid situé sur le tableau électrique à tribord du carré.

• UTILISATION DE L'ICEMAKER
L'icemaker fonctionne en 220 V.
L'alimentation en eau de l'icemaker se fait depuis le circuit d'eau douce.

- Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé dans le local électrique (placard coursive arrière tribord).

ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection 110 V - 220 V (dans le placard à l'entrée tribord du carré).

Nota : le circuit de l'icemaker est pourvu d'un filtre (accès sous le plancher de la coursive arrière tribord).
Changer régulièrement le filtre.

Pour l'utilisation et l'entretien des réfrigérateurs, du conservateur et de l'icemaker, consulter leur notice d'utilisation.

RECOMMANDATION
Dégivrer puis vidanger les réfrigérateurs et le conservateur avant l'arrêt du circuit 12 V du bord.

■ 5.2 Four à micro-ondes (option)

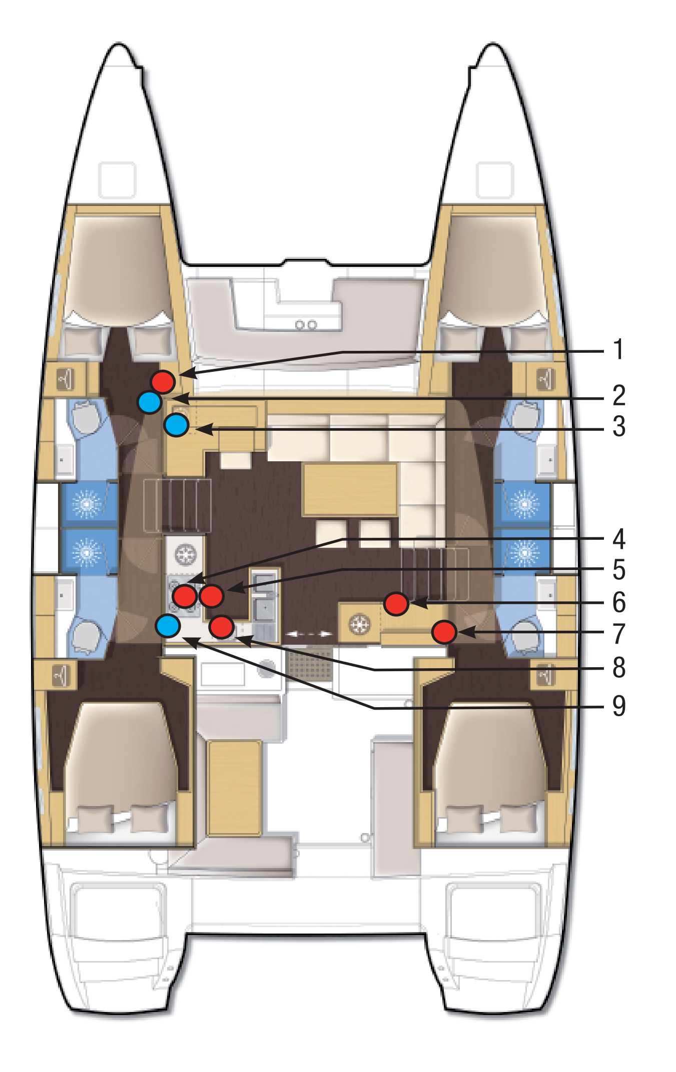
Selon la finition, le bateau est équipé d'un four à micro-ondes situé dans la cuisine (au-dessus de la plaque de cuisson).

- Vérifier le branchement de la prise de courant du four à micro-ondes.
- Vérifier la mise sous tension des interrupteurs des prises de courant sur le tableau de sélection à l'entrée tribord du carré.

ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection à l'entrée tribord du carré.

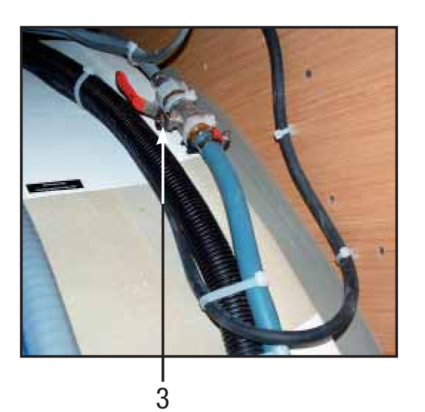
Pour l'utilisation et l'entretien du four à micro-ondes, consulter sa notice d'utilisation.

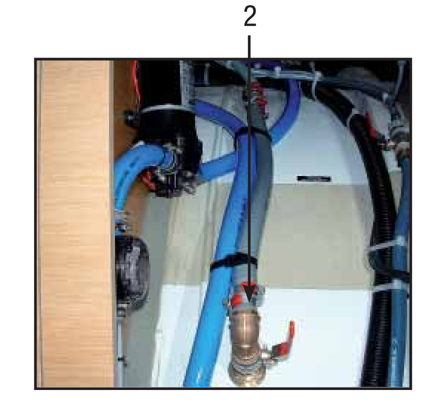
FOUR - PLAQUES DE CUISSON - LAVE-VAISSELLE - LAVE-LINGE

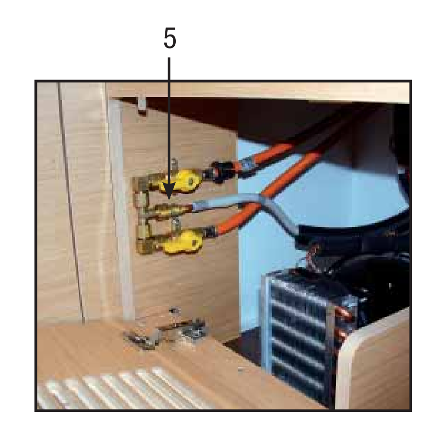


Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.









1 - Lave-linge (option).
2 - Vanne d'évacuation du lave-linge.
3 - Vanne d'alimentation du lave-linge.
4 - Four + plaques de cuisson.
5 - Vannes de gaz.
6 - Tableau de sélection 110 V - 220 V.
7 - Tableau des disjoncteurs.
8 - Lave-vaisselle (option).
9 - Vanne d'alimentation du lave-vaisselle.

■ 5.3 Four, plaques de cuisson

Le bateau est équipé en série d'un four et de plaques de cuisson fonctionnant au gaz.

Les vannes de gaz sont situées dans le placard à gauche du four.
Les bouteilles de gaz sont situées dans le coffre bâbord du cockpit.

RECOMMANDATION
Fermer les vannes de gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation des plaques.

■ 5.4 Lave-vaisselle (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-vaisselle situé dans la cuisine.
Son alimentation en eau se fait depuis le circuit d'eau douce.
L'évacuation s'effectue via l'évacuation de l'évier.
Vérifier l'ouverture de sa vanne d'alimentation en eau douce dans le local plomberie (coursive bâbord arrière).

- Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé dans le local électrique (placard de coursive arrière tribord).

ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection 110 V - 220 V (dans le placard à l'entrée tribord du carré).

Pour l'utilisation et l'entretien du lave-vaisselle, consulter sa notice d'utilisation.

■ 5.5 Lave-linge séchant (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-linge séchant situé à l'intérieur d'un meuble dans la cabine avant bâbord.

Son alimentation en eau se fait depuis le circuit d'eau douce.
Vérifier l'ouverture de sa vanne d'alimentation en eau douce située dans le placard de coursive avant bâbord.
L'évacuation s'effectue via la vanne située dans le placard de coursive avant bâbord.

- Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé dans le local électrique (placard coursive arrière tribord).

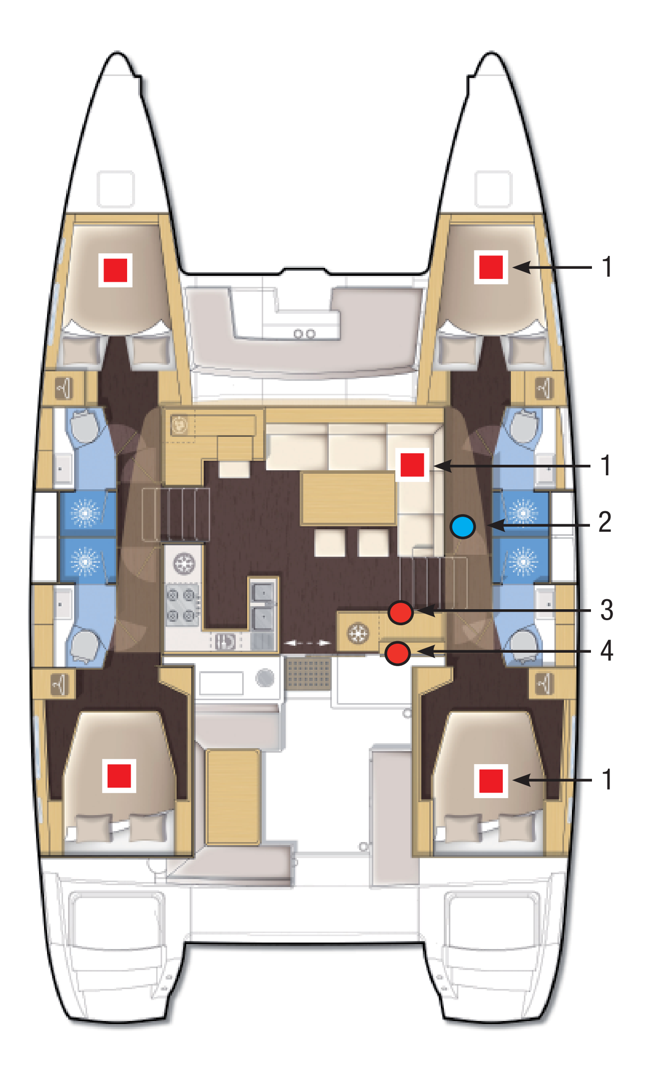
ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection 110 V - 220 V (dans le placard à l'entrée tribord du carré).

Pour l'utilisation et l'entretien du lave-linge séchant, consulter sa notice d'utilisation.

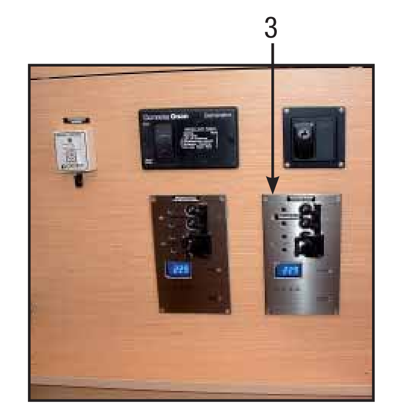
RECOMMANDATION
Ne pas utiliser le lave-vaisselle ou le lave-linge lors de la navigation.



TELEVISEUR - CLIMATISATION



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.





1 - Groupes de climatisation.

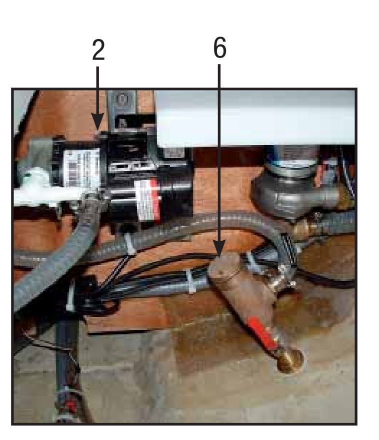
2 - Pompe à eau de mer / climatisation.

3 - Tableau de sélection / climatisation.

4 - Téléviseur.

5 - Commande de climatisation.

6 - Vanne d'alimentation eau de mer / climatisation.



■ 5.6 Téléviseur (option)

Le carré est pourvu en option d'un téléviseur monté sur un ascenceur électrique.
La cabine propriétaire peut également être équipée d'un téléviseur en option.
Les téléviseurs sont alimentés par un convertisseur.

Après la mise sous tension du circuit 12 V de bord :
- Appuyer sur l'interrupteur situé à coté de de la descente tribord pour faire monter ou descendre le téléviseur.

Veiller à ce qu'aucun objet ne gêne l'ouverture de la trappe du téléviseur.
Remettre le téléviseur dans sa position initiale pour la navigation.

Un amplificateur d'antenne est situé au pied de l'épontille, derrière le dossier de la banquette dans le carré.

Pour l'utilisation et l'entretien du téléviseur, consulter sa notice d'utilisation.

■ 5.7 Climatisation (option)

Le bateau est équipé en option de la climatisation réversible.
Les groupes de climatisation sont situés dans les cabines et dans le carré.
Des bouches d'aération sont présentes dans chaque cabine et dans le carré.

Avant la mise en fonction du système :
Ouvrir les circuits de circulation d'eau de mer (vannes d'aspiration dans les puisards, évacuation en sortie directe).

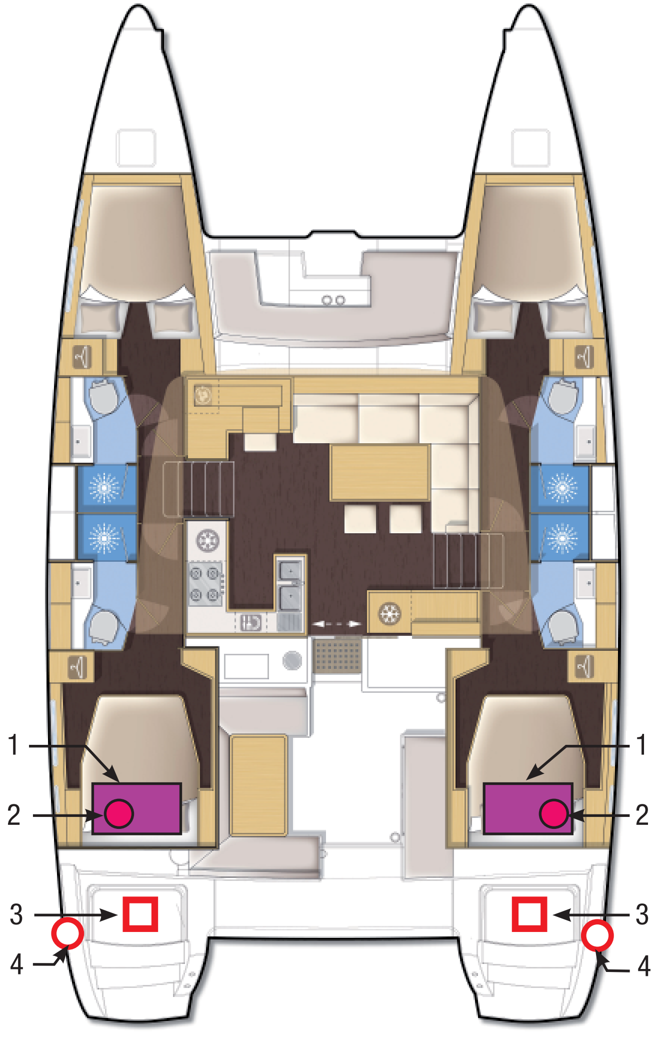
ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur droit du tableau de sélection 110 V - 220 V dans le placard à tribord de l'entrée du carré.
Vérifier la mise sous tension des pompes et des groupes de climatisation aux disjoncteurs situés dans le local électrique de la coursive arrière tribord.

Mettre en fonction le groupe de climatisation dans la zone souhaitée puis sélectionner chaud ou froid et régler la température à partir de sa commande.

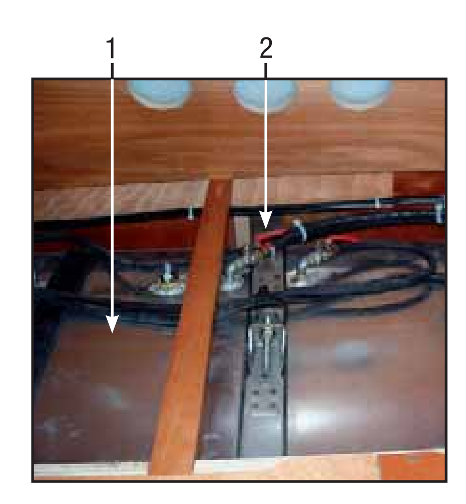
Nettoyer régulièrement les filtres présents sur les circuits d'air conditionné et sur les vannes d'aspiration en eau de mer.

Pour la purge, l'utilisation et l'entretien du système de climatisation, consulter sa notice d'utilisation.

CHAUFFAGE



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.



1 - Réservoirs carburant.
2 - Vannes de carburant.
3 - Chaudières.
4 - Sortie échappement de chaudière.

■ 5.8 Chauffage (option)

Le bateau est équipé en option d'un chauffage diesel à circulation d'eau.
Les chaudières sont situées dans les compartiments moteur bâbord et tribord du bateau.

- Vérifier l'ouverture de la vanne de carburant (accès sur les réservoirs dans les cabines arrière bâbord et tribord).
- Mettre en fonction chaque chaudière puis régler la température à partir de leur commande.

Pour l'utilisation et l'entretien du chauffage, consulter sa notice d'utilisation.

ATTENTION
Prendre garde à ne pas disposer de pare-battage au niveau des sorties d'échappement des chaudières du chauffage.



CIRCUITS D'EAU 6

ASSECHEMENT - EAUX GRISES

Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

PASSE COQUE OUVERT



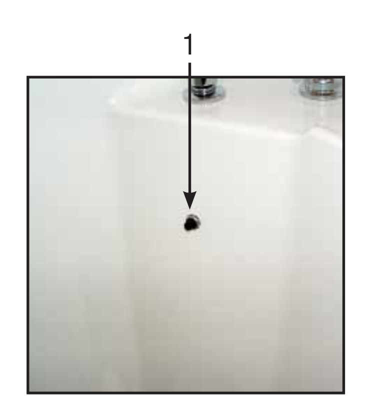
PASSE COQUE FERME

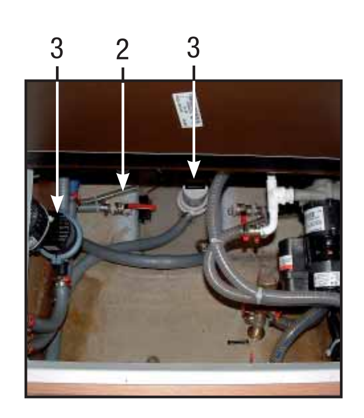


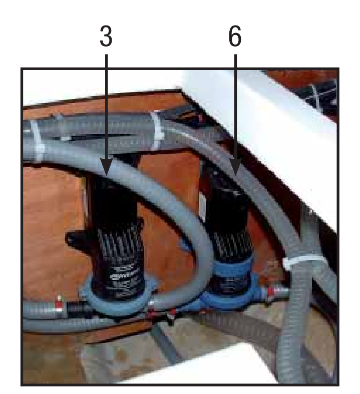
1 - Interrupteurs de pompes de douche.
2 - Vanne d'évacuation compartiment avant / arrière.
3 - Pompes de cale électrique.
4 - Puisard de coque.
5 - Pompes de cale manuelles.
6 - Pompes d'évacuation de douche.

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.

Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.







■ 6.1 Assèchement

Un puisard principal est situé sous le plancher de chaque coque.
Les compartiments avants et arrières sont reliés à ces puisards par un drain et une vanne (accès sous les planchers).

Chaque puisard est vidé par trois pompes de cale :
- Une pompe manuelle de cockpit.
- Une pompe électrique à déclenchement manuel s'effectuant au tableau électrique
- Une pompe électrique à déclenchement automatique et manuel située dans le puisard.

RECOMMANDATION
Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques.
S'assurer périodiquement de la propreté des filtres et crépines présents sur les circuits d'évacuation.

ATTENTION
Le système de pompes de cale n'est pas conçu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie.
Le système de pompes de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.

RECOMMANDATION
Laisser en permanence les pompes de cale en position déclenchement automatique.
Un test des pompes de cale est conseillé avant chaque départ en mer.

■ 6.2 Eaux grises

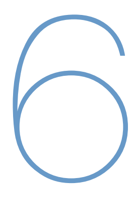
Les eaux grises (évier, lavabos) s'écoulent en direct via des passe-coques avec vannes.

Nota : une vanne est fermée lorsque sa poignée est perpendiculaire au tuyau et ouverte lorsque sa poignée est dans l'axe du tuyau.

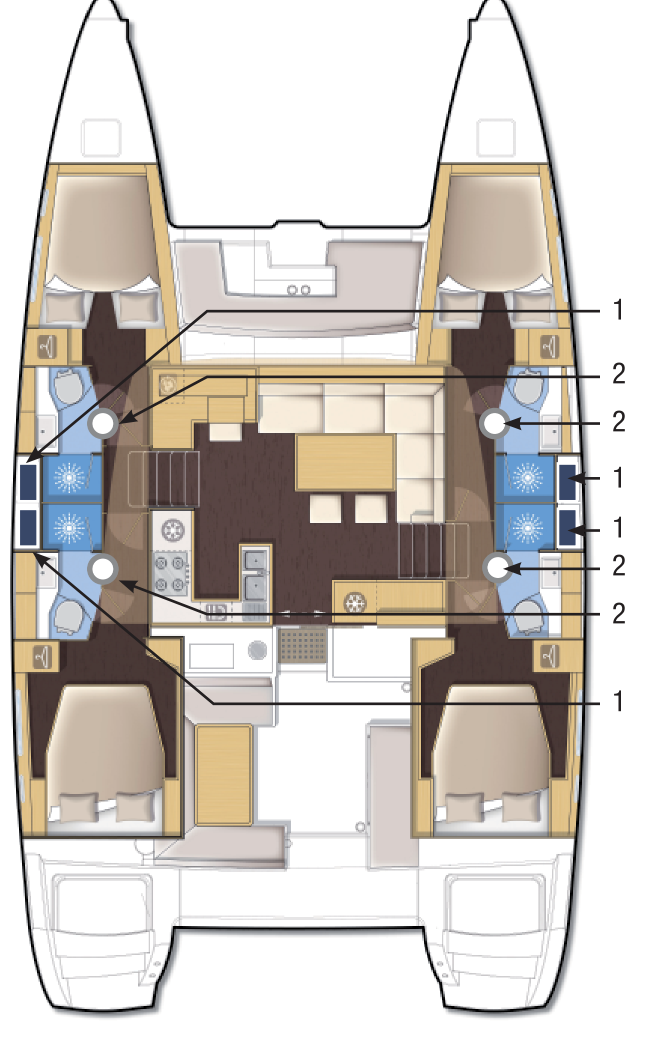
Les eaux grises des douches sont vidées par des pompes présentes sous les planchers de coursives bâbord et tribord.
La mise sous tension des pompes s'effectue par le circuit de bord 12 V.

Pour vider les douches, actionner l'interrupteur de mise en marche de la pompe, situé sur le meuble de la salle d'eau.

RECOMMANDATION
Lors des stationnements au port, utiliser si possible les installations sanitaires de la capitainerie prévues à cet effet.
L'interdiction de rejet des eaux usées dans certains ports ou pays nécessite l'usage du réservoir à matières fécales.



EAUX NOIRES



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.





1 - Réservoir à eaux noires.

2 - Vanne d'évacuation sur coque.

3 - Interrupteur WC électriques.

■ 6.3 Eaux Noires

Le bateau est équipé en standard de WC manuels et d'un réservoir à eaux noires dans la salle d'eau arrière bâbord.
Il peut être équipé en option de WC électriques et de réservoirs à eaux noires dans toutes les salles d'eau.

• UTILISATION DES WC MANUELS
- Ouvrir les vannes de prise d'eau et d'évacuation.
Pour vider la cuvette :
- Placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH) et actionner la pompe.
Pour assécher la cuvette :
- Remettre le levier en position verticale (DRY) et actionner la pompe.

Pour éviter de boucher les WC, utiliser du papier absorbant et pomper jusqu'à vider complètement le tuyau de vidange.
- Rincer régulièrement les WC à l'eau douce.
- Fermer les vannes après chaque usage.

• UTILISATION DES WC ELECTRIQUES
Les WC électriques sont rincés avec de l'eau de mer.
Les pompes électriques, les filtres et les vannes d'alimentation sont situés dans les différentes salles d'eau sous les vasques de lavabo.
- Mettre sous tension le circuit 12 V du bord.
- Ouvrir les vannes de prise d'eau et d'évacuation.

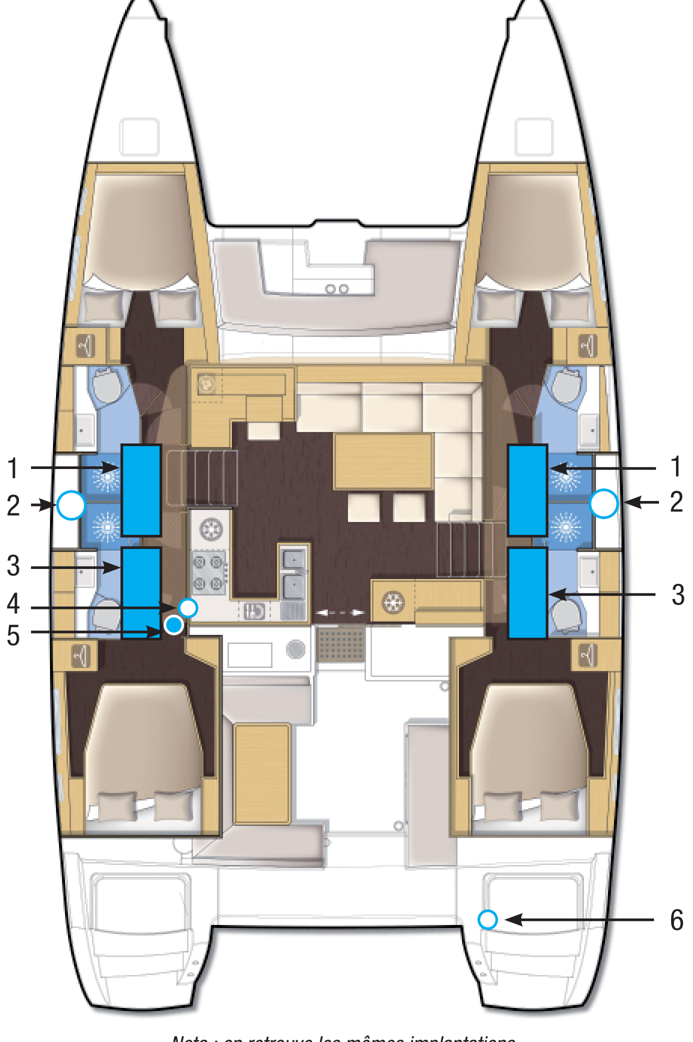
Un des interrupteurs présents à côté des WC permet d'effectuer un cycle d'appel d'eau et d'évacuation.
Le second interrupteur permet d'effectuer un cycle de rinçage.

Rincer les WC à l'eau douce et nettoyer les filtres régulièrement.
Fermer les vannes après chaque usage.
Pour l'utilisation et l'entretien des WC électriques, consulter leur notice d'utilisation.

• UTILISATION DES RESERVOIRS A EAUX NOIRES
L'accès aux réservoirs se fait par les salles d'eau.
S'assurer que la vanne d'évacuation du réservoir est fermée afin d'éviter toute décharge par inadvertance (vanne fermée lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau).
Vidange du réservoir :
- Dans une zone autorisée, ouvrir la vanne d'évacuation.
- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont.
- Enclencher la pompe du système d'aspiration.
Rincer régulièrement le réservoir à eaux noires.
Les réservoirs doivent être vidés lorsque le bateau est stationné sous des températures négatives.

ATTENTION
Utiliser les systèmes de pompage des ports ou marinas pour vider le réservoir à eaux noires.
Pour le respect de l'environnement, ne pas décharger le contenu du réservoir près des côtes.

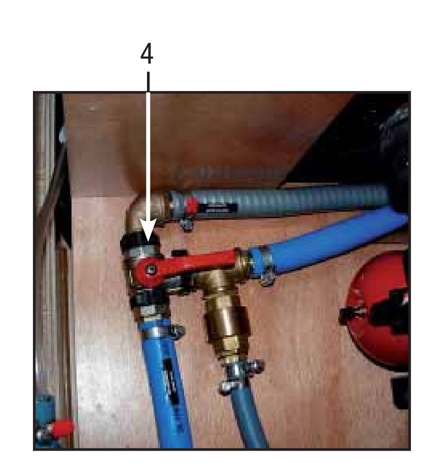
EAU DOUCE

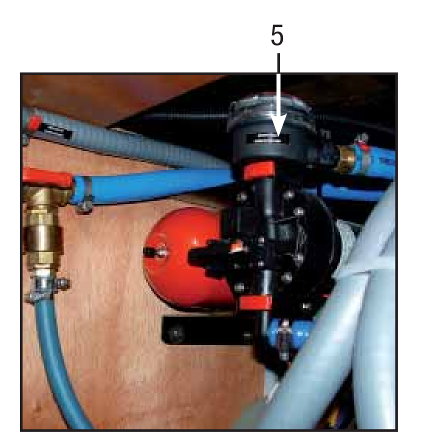


Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

1 - Réservoirs avant tribord / bâbord (standard).
2 - Nable de remplissage.
3 - Réservoirs arrières (option).
4 - Vanne de sélection de réservoir d'eau.
5 - Groupe d'eau.
6 - Prise de quai eau douce.







6.4 Eau douce

• RESERVOIRS D'EAU DOUCE
Le bateau est équipé en standard de deux réservoirs de 175 l.
La vanne de sélection des réservoirs est située dans le local plomberie de la coursive arrière bâbord.

Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.
Deux nables avant (tribord / bâbord) permettent de remplir les réservoirs.
Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.
Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.
Vérifier l'état des joints des bouchons de nable lors du remplissage.

Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression dans les circuits.

RECOMMANDATION
Surveiller la qualité de l'eau pour le remplissage.
Vérifier si l'eau est potable.
En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations à l'aide d'un traitement approprié.

Nota : la capacité du ou des réservoirs d'eau douce indiquée en page CARACTERISTIQUES peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.

• GROUPE D'EAU
Le groupe d'eau est situé dans le local plomberie de la coursive arrière bâbord.
Sa mise en service s'effectue par un interrupteur présent au tableau électrique.

RECOMMANDATION
Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque les vannes sont fermées ou lorsque les réservoirs sont vides (risque de détérioration du matériel électrique).
Surveiller l'état des différents filtres à eau.

• JAUGE A EAU
Surveiller le niveau d'eau dans les réservoirs par la jauge située sur le tableau électrique (dans le placard à l'entrée à tribord du carré).
Pour passer d'un réservoir à l'autre, appuyer le bouton "Water".

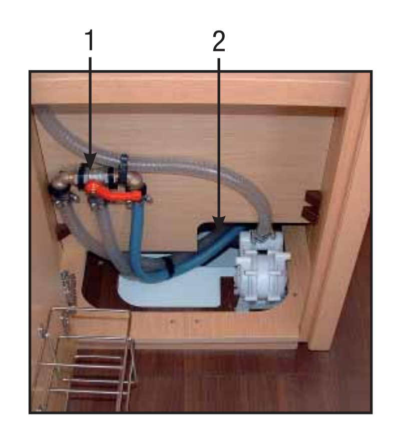
• PRISE DE QUAI D'EAU DOUCE
La prise de quai d'eau douce est située dans la jupe arrière tribord.
Pour utiliser l'eau douce du port :
- Brancher la prise de quai.
- Positionner l'interrupteur du groupe d'eau sur OFF.

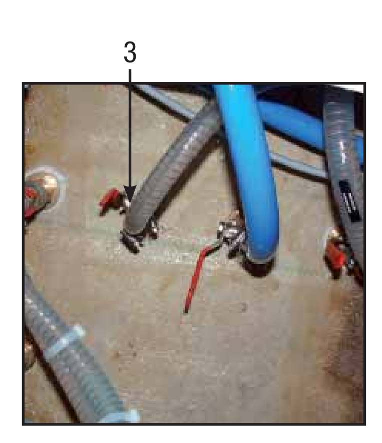
RECOMMANDATION
En période d'absence du bateau, débrancher systématiquement la prise de quai d'eau douce.

EAU DOUCE - EAU DE MER

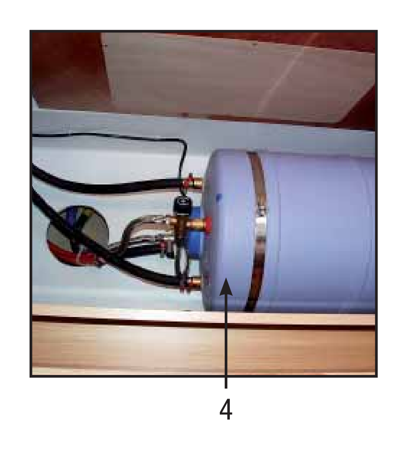


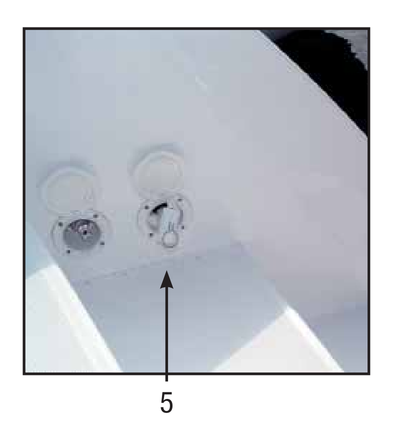
Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.





1 - Vanne de sélection eau douce / eau de mer.
2 - Pompe à pied.
3 - Vanne d'alimentation en eau de mer.
4 - Chauffe-eau.
5 - Douchette.





• POMPE A PIED EAU DOUCE / EAU DE MER
La pompe à pied permet d'alimenter un robinet de l'évier en eau douce et en eau de mer.
La vanne 3 voies eau douce / eau de mer est accessible par le meuble de l'évier.

En cas de durcissement de la pompe à pied, vérifier si le tuyau d'alimentation en eau n'est pas bouché, ou si le robinet n'est pas obstrué.
Dans le dernier cas, démonter l'embout du robinet et le nettoyer.

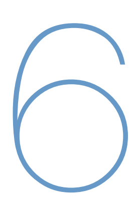
• DOUCHETTE EXTERIEURE
Une douchette avec robinetterie eau chaude / eau froide (mitigeur) est située sur la jupe arrière tribord.
Elle est alimentée par le groupe d'eau sous pression.

ATTENTION
En période de gel, ne pas oublier de vidanger la douchette de cockpit, même s'il y a une présence à bord du bateau.

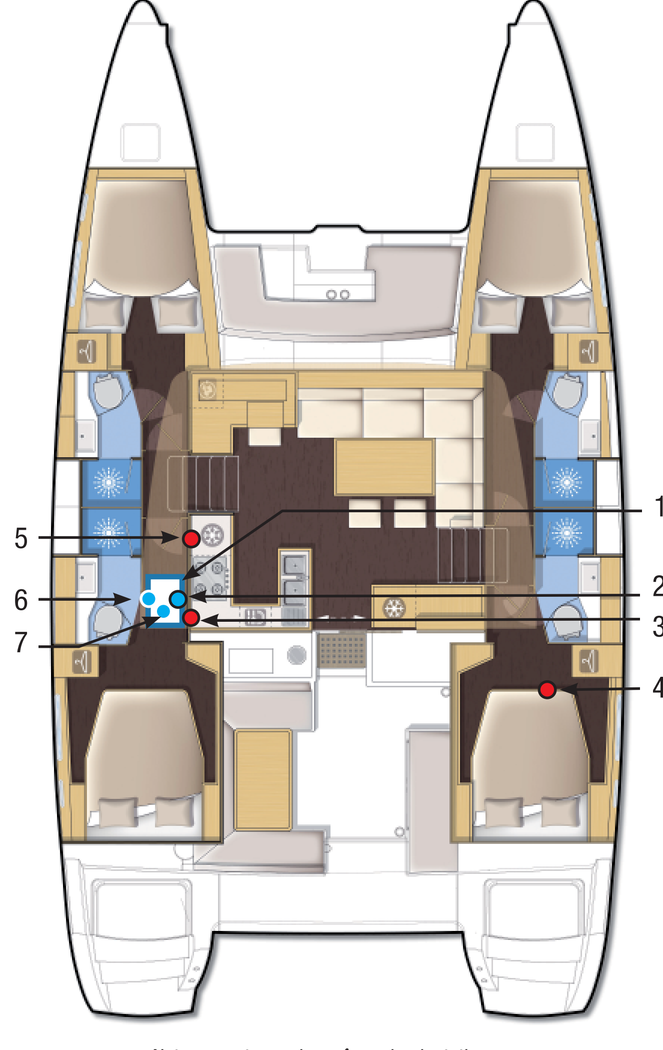
• CHAUFFE-EAU
Le chauffe-eau est situé dans la cabine arrière bâbord.
Son volume est de 60 l.
Le chauffe-eau fonctionne automatiquement une fois le moteur en marche, ou sur 110 V - 220 V (prise de quai ou générateur) après avoir enclenché son disjoncteur au tableau électrique à tribord du carré.

Le pré-réglage de la température de l'eau chaude se fait par l'intermédiaire du robinet thermostatique situé sur le chauffe-eau.

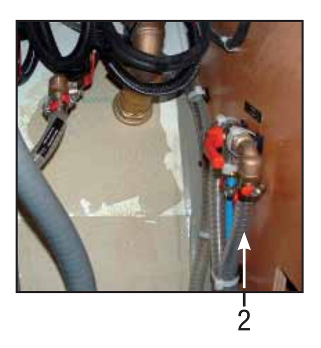
RECOMMANDATION
Lorsque le chauffe-eau n'est pas utilisé, le mettre hors tension de son circuit 110 V - 220 V.
Vérifier avant la mise sous tension par le circuit 110 V - 220 V que le chauffe-eau est rempli d'eau.

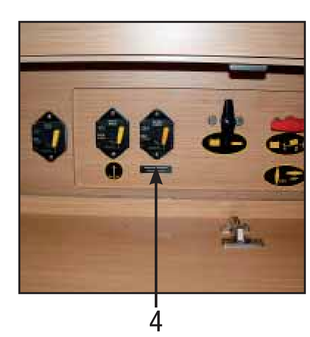


DESSALINISATEUR



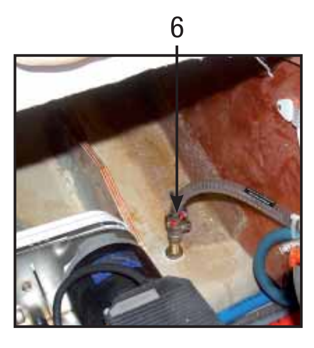
Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

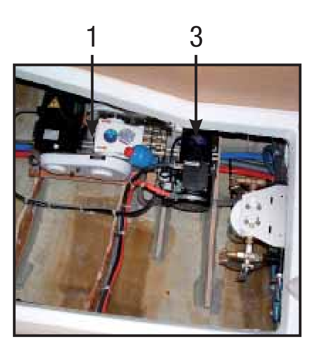


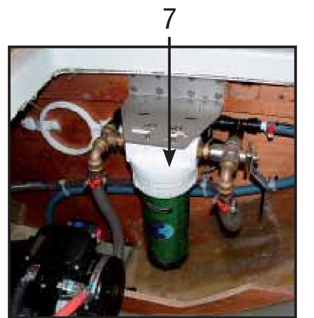




1 - Dessalinisateur.
2 - Vanne de sélection réservoir bâbord / tribord.
3 - Pompe basse pression du dessalinisateur.
4 - Disjoncteur.
5 - Commande.
6 - Vanne d'alimentation en eau de mer du dessalinisateur.
7 - Filtre.







■ 6.5 Dessalinisateur (option)

Le bateau peut être équipé en option d'un dessalinisateur (100 l / heure) situé sous le plancher de la coursive bâbord.

FONCTIONNEMENT
Le dessalinisateur fonctionne soit en 12 V, soit en 110 V - 220 V.

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé à l'avant de la couchette tribord.
Vérifier l'ouverture de sa vanne d'alimentation en eau de mer (accès sous le plancher de la coursive bâbord).

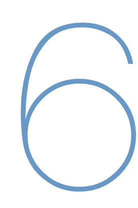
ALIMENTATION
Sélectionner la source d'alimentation (12 V ou 110 V - 220 V) depuis le sélecteur sur le tableau de commande du dessalinisateur (accès dans la coursive bâbord).
Sélectionner ensuite la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection 110 V - 220 V (accès dans le placard situé à l'entrée tribord du carré).

Selectionner le réservoir à remplir par la vanne prévue à cet effet (accès coursive bâbord).
Démarrer le dessalinisateur par sa commande présente sur son tableau.

Vérifier le niveau d'eau douce dans les réservoirs lors du fonctionnement du dessalinisateur.
Nettoyer régulièrement son filtre situé sous le plancher de la coursive bâbord.

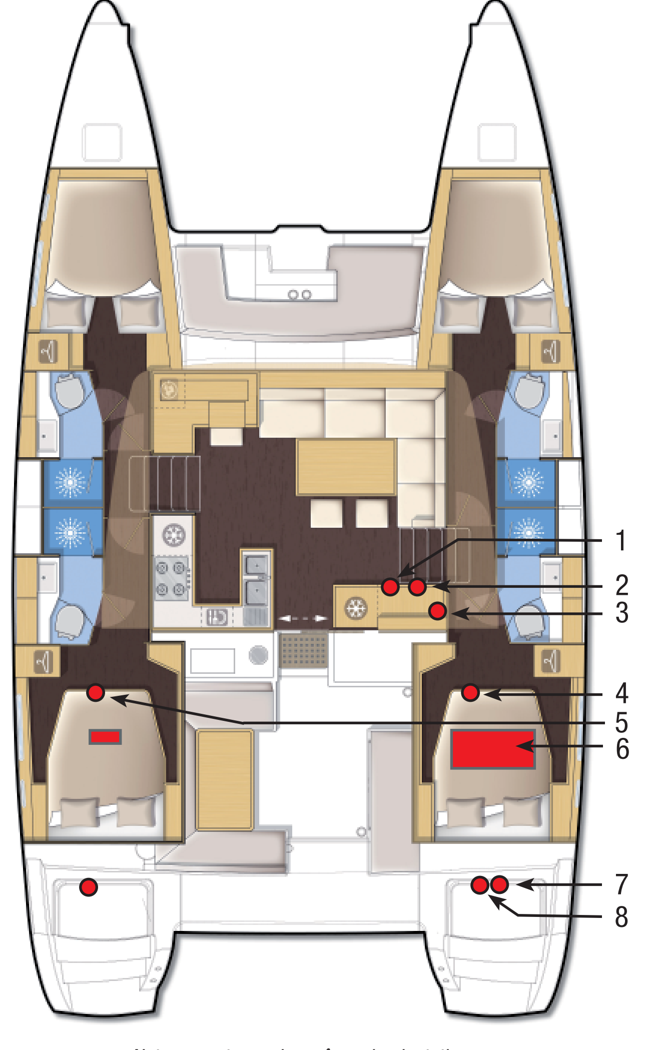
RECOMMANDATION
Le dessalinisateur doit s'utiliser exclusivement en eaux claires et de préférence au mouillage.

Pour l'utilisation et l'entretien du dessalinisateur, consulter sa notice d'utilisation.



ELECTRICITE 7

TABLEAU ELECTRIQUE 12 V - CHARGEURS DE BATTERIE - CONVERTISSEUR



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

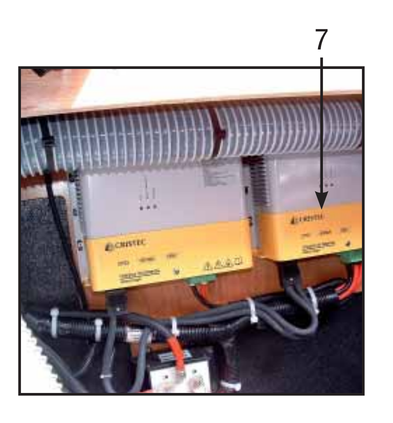


2

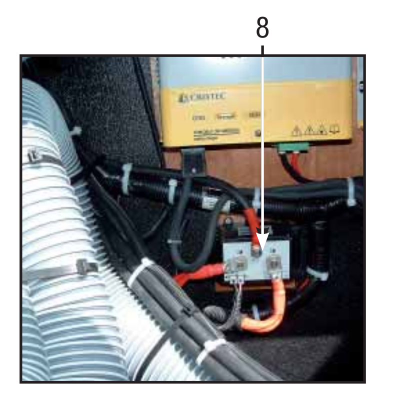
3

1 - Tableau électrique.
2 - Interrupteur du convertisseur.
3 - Convertisseur 12 V / 110 V - 220 V.
4 - Coupe-circuits bord et moteur 12 V.
5 - Coupe-circuit couplage / batteries moteurs Td et Bd.
6 - Batteries 12 V.
7 - Chargeurs batteries.
8 - Répartiteur de charge.

7



8



Un manuel électrique est livré avec le bateau.
Ce manuel contient des schémas et des explications techniques sur les systèmes électriques. Se référer au manuel électrique pour toute information non-traitée dans le présent guide d'utilisation.

7.1 Circuit 12 V

Le circuit principal de bord est alimenté en 12 V.

Les batteries 12 V sont situées sous les couchettes des cabines arrières tribord et bâbord.

Les coupe-circuits bord et moteur sont situés à l'avant des couchettes des cabines arrières tribord et bâbord.

Pour des raisons de sécurité, un système de couplage de batteries moteur (coupe-circuit situé à l'avant de la couchette de cabine arrière bâbord) permet le démarrage du moteur dont la batterie est défectueuse.

Le générateur possède ses propres coupe-circuits situés dans le coffre tribord du pont avant.

La recharge des batteries est effectuée par l'alternateur du moteur ou par le chargeur de batteries 110 V - 220 V / 12 V - 60 A.
Le bateau peut, selon la finition, être équipé d'un chargeur supplémentaire 110 V - 220 V / 12 V - 40 A.

Les chargeurs de batteries se trouvent dans le compartiment moteur tribord.
Le chargeur de la batterie du générateur est situé dans le local du générateur dans le coffre tribord de la plage avant.
Ils sont utilisables avec la prise de quai ou le générateur en fonction.

ALIMENTATION DES CHARGEURS
Sélectionner la source d'alimentation (générateur ou prise de quai) depuis le sélecteur de gauche du tableau de sélection 110 V - 220 V situé dans le placard à l'entrée tribord du carré.

Les disjoncteurs des consommateurs 12 V sont situés derrière le tableau électrique.
Ils sont réarmables en appuyant sur un ergot noir.

7.2 Convertisseur

Le bateau est équipé en option d'un convertisseur 12 V / 110 V - 220 V situés dans le placard de la coursive arrière tribord (local technique électricité).

L'interrupteur de mise sous tension du convertisseur est situé à gauche du tableau de sélection (placard à l'entrée tribord du carré).

Le convertisseur alimente les prises de courant de la cuisine en 110 V - 220 V.

PRISES DE QUAI - GENERATEUR

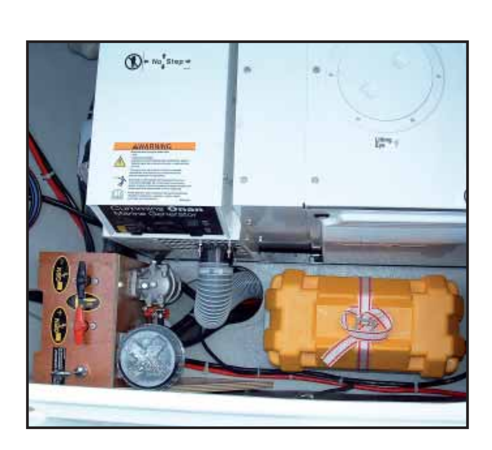
COMMANDE DE DEMARRAGE DU GENERATEUR



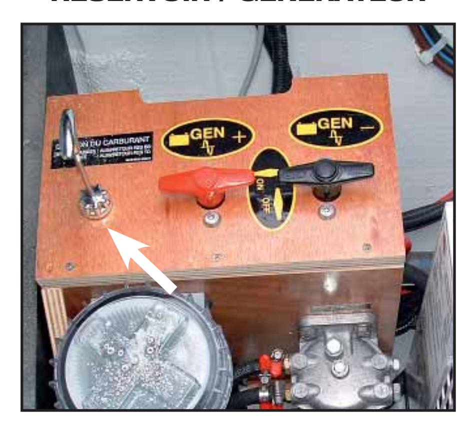
DISJONCTEURS PRISES DE QUAI



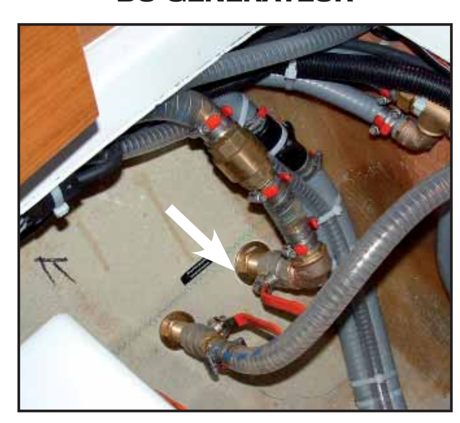
GENERATEUR



TIRETTE DE SELECTION DE RESERVOIR / GENERATEUR



VANNE DE PRISE D'EAU DU GENERATEUR



FILTRE A EAU + FILTRE GASOIL DU GENERATEUR



■ 7.3 Circuit 110 V - 220 V

• PRISES DE QUAI
Les deux prises de quai sont situées sur la jupe arrière tribord.
Elles alimentent le circuit 110 V - 220 V et les chargeurs de batteries d'une part, et la climatisation d'autre part.

Avant de brancher ou débrancher les câbles d'alimentation bateau / quai, couper le dispositif de sectionnement raccordé à l'alimentation à quai.
Brancher les câbles d'alimentation bateau / quai dans le bateau avant de les brancher aux prises de quai.
Débrancher les câbles d'alimentation bateau / quai d'abord côté quai.
Fermer les protections des prises d'alimentation à quai quand les prises ne sont pas utilisées.

Les prises de quai sont protégées par des disjoncteurs situés dans le compartiment moteur tribord.

ATTENTION
Avant d'utiliser la prise de quai, vérifier impérativement que le quai est bien équipé en 32 A.

DANGER
Ne jamais laisser l'extrémité du câble d'alimentation bateau / quai pendre dans l'eau, il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

• GENERATEUR
Le générateur est situé dans le coffre tribord de plage avant.
Il sert à réalimenter les batteries par l'intermédiaire des chargeurs et à la fourniture de 110 V - 220 V pour le bord.

FONCTIONNEMENT
Après mise sur ON des coupe-circuits situés dans le coffre tribord de plage avant, la mise en service du générateur se fait soit sur le générateur soit par sa commande sous le tableau électrique présent dans le placard à l'entrée tribord du carré.

- S'assurer de l'ouverture de sa vanne de refroidissement par eau de mer (accès sous le plancher de la coursive tribord).
- Sélectionner le réservoir de carburant avec la tirette située à côté du coupe-batterie générateur dans le coffre de plage avant.

Pour l'utilisation et l'entretien du générateur, se référer à sa notice d'utilisation.

TABLEAUX ELECTRIQUES - SELECTEURS - DISJONCTEURS

TABLEAUX ELECTRIQUES





**DISJONCTEURS
DES CONSOMMATEURS**



**TABLEAUX SELECTION
ALIMENTATION 110 V - 220 V**



• CONTROLE DES CONSOMMATEURS 110 V - 220 V
TABLEAU DE SELECTION (dans le placard à l'entrée tribord du carré) :
Le tableau comporte des sélecteurs qui permettent de choisir la source d’alimentation pour les différents consommateurs 110 V - 220 V du bord.

SELECTEUR DE DROITE :
- permet d’utiliser la climatisation en utilisant du courant 110 V - 220 V en provenance du générateur ou du quai.

SELECTEUR DE GAUCHE :
- permet d’utiliser les appareils utilisant du courant 110 V - 220 V en provenance du générateur, du quai ou du convertisseur.

RECOMMANDATION
Surveiller la charge des batteries lors de l’utilisation du convertisseur.

• UTILISATION DES APPAREILS EN 110 V - 220 V
MISE SOUS TENSION DES APPAREILS
Pour pouvoir se servir des appareils fonctionnant en 110 V - 220 V (lave-linge, dessalinisateur, etc.), il convient de :
- S’assurer que les disjoncteurs des prises de courant soient sur OFF au tableau de sélection 110 V - 220 V.
- Mettre la source 110 V - 220 V sous tension (démarrer le générateur ou brancher la prise de quai).
- Sélectionner cette source au tableau de sélection afin qu’elle alimente le bord (tableau électrique de sélection 110 V / 220 V) ou actionner le convertisseur pour les prises électriques.
- Mettre sous tension les disjoncteurs des prises de courant à utiliser au tableau électrique.
Une fois ces opérations effectuées, mettre en marche l’appareil à partir de ses propres commandes.

Pour le démarrage d’éléments en 110 V - 220 V, attendre 10 à 15 secondes entre chaque démarrage de nouvel élément (afin de laisser le temps au générateur de se stabiliser et de pouvoir délivrer la puissance nécessaire au démarrage).

ARRET DES APPAREILS FONCTIONNANT EN 110 V - 220 V
Pour arrêter les appareils fonctionnant en 110 V - 220 V (lave-linge, dessalinisateur, etc.), il convient de procéder de la façon suivante :
- Arrêter l’appareil à partir de ses propres commandes.
Pour l’arrêt d’éléments en 110 V - 220 V, attendre 10 à 15 secondes entre chaque arrêt de nouvel élément (afin de laisser le temps au générateur de se stabiliser).
- Couper les disjoncteurs des prises de courant au tableau électrique.
- Mettre le sélecteur de la source 110 V - 220 V sur OFF (générateur ou prise de quai) ou couper le convertisseur.

ATTENTION
Avant la mise sur OFF du sélecteur de source 110 V - 220 V, s’assurer qu’aucun autre appareil ne fonctionne (danger d’arc électrique destructeur pour le commutateur et risque d’endommagement du générateur).

ELECTRONIQUE

ACCES PILOTE AUTOMATIQUE



FUSIBLE DE PILOTE AUTOMATIQUE



CALCULATEUR



COMPAS DE PILOTE AUTOMATIQUE



SONDE DE LOCH SPEEDO



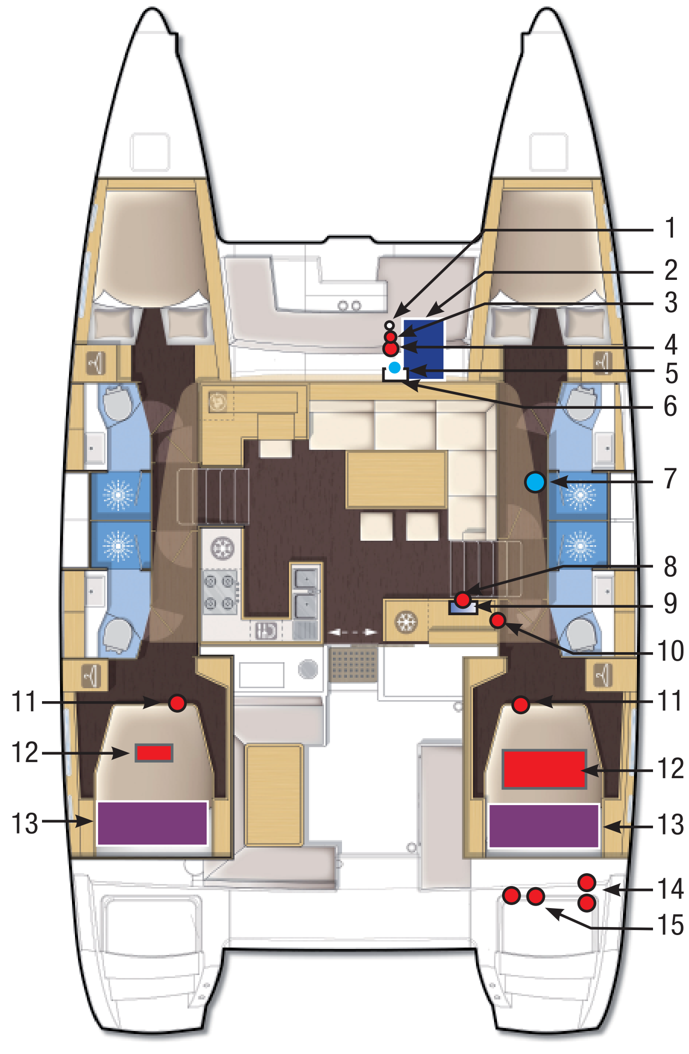
■ 7.4 Electronique

Le bateau peut être équipé en option d'un pack électronique et de différents accessoires d'aide à la navigation.
Pour l'utilisation et l'entretien de tous ces éléments, consulter leur notice d'utilisation.

Le vérin, le pilote automatique et le calculateur se trouvent dans le compartiment moteur tribord.
Le fusible du pilote automatique est situé sous la couchette arrière tribord.
Le compas se situe dans la cale moteur bâbord.

La sonde du loch speedo (option) se trouve sous le plancher à l'entrée de la cabine avant bâbord.

IMPLANTATION ELECTRIQUE



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

1 - Tirette de sélection réservoir carburant tribord / bâbord.

2 - Générateur.

3 - Coupe-circuits générateur 12 V.

4 - Filtre à carburant du générateur.

5 - Filtre à eau générateur.

6 - Chargeur de batteries 12 V / Générateur.

7 - Vanne de prise d'eau du générateur.

8 - Commande du générateur.

9 - Tableau électrique.

10 - Convertisseur.

11 - Coupe-circuits bord / moteur + couplage.

12 - Batterie 12 V tribord / bâbord.

13 - Réservoirs de carburant tribord / bâbord.

14A - Prise de quai 110 V - 220 V / Climatisation.

14B - Prise de quai 110 V - 220 V / Bord.

15A - Disjoncteur prise de quai bord.

15B - Disjoncteur prise de quai climatisation.

RECAPITULATIF ELEMENTS 12 V

CHARGE ET CONVERSION ELECTRIQUE

1 x chargeur 220 V / 12 V - 60 A	Parc service 12 V + moteur
1 x chargeur 220 V / 12 V - 40 A (option)	Moteurs + bord
1 x chargeur 220 V / 12 V - 25 A (option)	Générateur
2 x alternateurs 12 V - 80 A	Recharge parc service, batteries moteurs, générateur

BATTERIES / CONSOMMATEURS

COURANT 12 V	TENSION	MISE EN ROUTE (+ PROTECTION)	PROTECTION
Batteries de service	12 V - 420 Ah (standard)		
Electronique de navigation	12 V	Tableau électrique 12 V	
Eclairage	12 V	Tableau électrique 12 V	
Feux de navigation	12 V	Tableau électrique 12 V	
Réfrigérateurs, conservateur	12 V	Tableau électrique 12 V	
WC électriques	12 V	Tableau électrique 12 V	
Pompe lavage pont	12 V	Tableau électrique 12 V	
Pompes de cale	12 V	Tableau électrique 12 V	
Winchs	12 V	12 V bord	Local technique électrique
Guindeau	12 V	12 V bord	Cabine arrière tribord
VHF	12 V	12 V bord	Bornier 12 V
Hifi	12 V	12 V bord	Bornier 12 V
Autoradio	12 V	12 V bord	Bornier 12 V
Prises 12 V	12 V	12 V bord	Bornier 12 V
Batteries moteurs (x2)	12 V - 110 Ah		
Batterie générateur	12 V - 110 Ah		
Batterie bord	12 V - 140 Ah		

RECAPITULATIF ELEMENTS 110 V - 220 V

GENERATEUR

Puissance 4 Kva - 11 Kva	100% de charge en 220 V - 50 Hz
Puissance 5 Kva - 13,5 Kva en 110 V	100% de charge en 110 V - 60 Hz

PRISES DE QUAI

Prise de quai Bord 220 V - 50 Hz	Prise de quai simple 32 A	Connexion jupe arrière tribord
Prise de quai Climatisation 220 V - 50 Hz	Prise de quai simple 32 A	Connexion jupe arrière tribord
Prise de quai Bord 110 V - 60 Hz (version US)	Prise de quai simple 32 A	Connexion jupe arrière tribord
Prise de quai Climatisation 110 V - 60 Hz (version US)	Prise de quai simple 50 A	Connexion jupe arrière tribord

DISTRIBUTION ELECTRIQUE

Sélecteur n°1 (droit)	Climatisation alimenté par le générateur ou le quai
Sélecteur n°2 (gauche)	Bord alimenté par le générateur ou le quai (ou le convertisseur 12 V / 220 V - 2000 W)

CHARGE

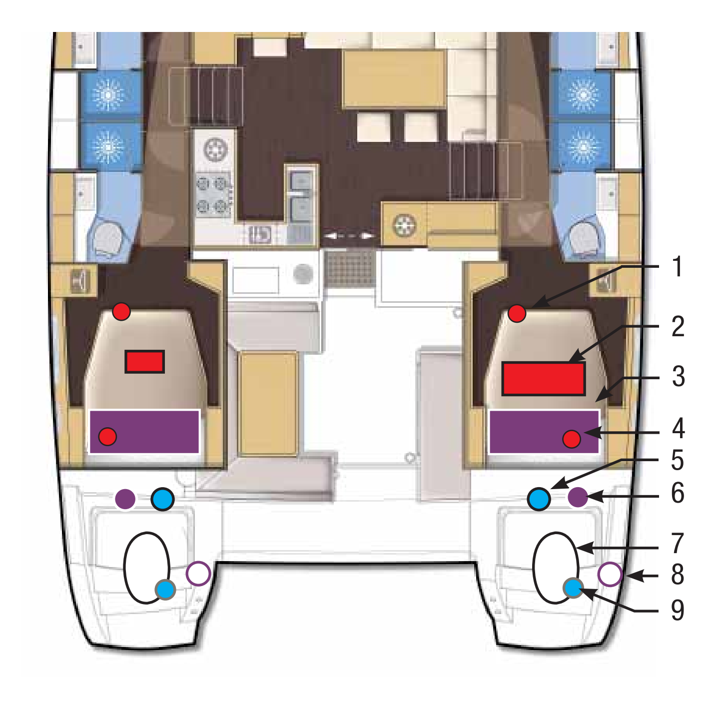
1 x chargeur 220 V / 12 V - 60 A	Recharge parc service par le générateur ou le quai
1 x chargeur optionnel 220 V / 12 V - 40 A	Recharge batteries moteurs par le générateur ou le quai
1 x chargeur optionnel 220 V / 12 V - 25 A	Recharge batterie générateur par le générateur ou le quai

RECAPITULATIF ELEMENTS 110 V - 220 V

CONSOMMATEURS	TENSION	TABLEAU ELECTRIQUE BATEAU
Téléviseur	220 V	Convertisseur propre
Prises électriques	220 V	Convertisseur ou tableau 220 V
Chauffe-eau	220 V	Tableau 220 V
Lave-vaisselle	220 V ou 110 V	Tableau 220 V
Lave-linge séchant	220 V ou 110 V	Tableau 220 V
Icemaker	220 V ou 110 V	Tableau 220 V
Dessalinisateur	220 V ou 110 V	Tableau 220 V
Climatisation	220 V	Tableau 220 V

MOTORISATION 8

IMPLANTATION MOTEUR



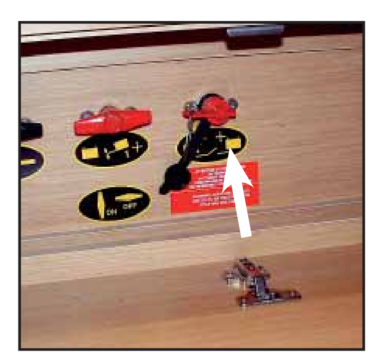
Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

1 - Coupe-circuits moteur + couplage (à bâbord).
2 - Batteries 12 V.
3 - Réservoir de carburant.
4 - Vanne de carburant.
5 - Filtre à eau de mer.
6 - Filtre carburant.
7 - Moteur.
8 - Nable de remplissage de réservoir de carburant.
9 - Vanne de prise d'eau moteur.

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.

Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.

COUPE-CIRCUIT DE COUPLAGE



COMMANDES MOTEURS



■ 8.1 Moteurs

• ACCES
On accède aux moteurs par les trappes des jupes.

ATTENTION
Arrêter les moteurs avant l'ouverture des trappes.
En cas d'intervention moteur en marche :
- Se tenir éloigné des courroies et des parties mobiles.
- Prendre garde aux vêtements amples, cheveux longs, bagues etc. (risque d'être happé).
- Porter des vêtements adéquats (gants, bonnets etc.).

• DEMARRAGE
Avant de démarrer les moteurs :
- Vérifier l'ouverture des vannes de carburant (accès sous les couchettes des cabines arrières, sur les réservoirs tribord et bâbord).
- Ouvrir les vannes des circuits de refroidissement moteur.
- Mettre sous tension le circuit électrique en actionnant les coupe-circuits moteur sur ON (accès au pied des couchettes tribord et bâbord).
- Après vérification que les manettes d'inverseur sont au point mort, démarrer les moteurs.

Lire attentivement la notice moteur fournie avec le bateau qui donne des explications détaillées sur le fonctionnement des moteurs et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

• DEMARRAGE MOTEUR AVEC COUPLAGE BATTERIES
En cas d'indisponibilité de l'une des batteries de démarrage :
- Actionner (position ON) le coupe-circuit de couplage au pied de la couchette bâbord.
- Démarrer le moteur concerné.
- Remettre sur la position OFF le coupe-circuit de couplage.

Nota : dans la configuration normale, les batteries moteurs sont rechargées par leurs moteurs respectifs.

• ENTRETIEN DES MOTEURS
Se conformer aux prescriptions de la notice livrée avec les moteurs pour leur entretien.

• PRISES D'EAU MOTEUR
Les vannes de prise d'eau moteur (accès dans les cales moteur) doivent impérativement être ouvertes avant la mise en route du moteur.

Maintenir les crépines des vannes de prise d'eau moteur dans le meilleur état de propreté possible.
Nettoyer les crépines à la brosse à chaque carénage du bateau.
Prendre garde à ne pas obstruer les crépines avec de la peinture antifouling.
Prendre l'habitude de regarder aussitôt après la mise en route d'un moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement.

Si l'eau ne s'écoule pas :
- Arrêter immédiatement le moteur.
- Vérifier l'ouverture de la vanne.
Fermer les vannes de prise d'eau en cas d'absence prolongée du bateau.

CARBURANT

JAUGE CARBURANT



**FILTRE A EAU +
FILTRE A CARBURANT**



**RESERVOIR + VANNE
OUVERTURE CARBURANT**



Inspecter et nettoyer régulièrement les filtres à eau (accès dans les cales moteur).

• VENTILATION DES CALES MOTEUR
Les ventilateurs des cales moteur se déclenchent automatiquement dès la mise en fonction des moteurs.

■ 8.2 Carburant

• RESERVOIRS DE CARBURANT
Le bateau est équipé de deux réservoirs.
Ils se remplissent chacun séparement.
Consulter la jauge à carburant de chaque réservoir au tableau électrique.
Pour passer d'un réservoir à l'autre, appuyer sur le bouton "Fuel".

• REMPLISSAGE
Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.
Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.
Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.
Remplir les réservoirs de carburant en utilisant les deux nables.

DANGER
Arrêter les moteurs et ne pas fumer pendant le remplissage des réservoirs de carburant.

• ENTRETIEN DES RESERVOIRS
Veiller périodiquement au bon état des joints toriques des nables de remplissage (pour éviter les entrées d'eau).
Ne pas fermer les robinets de carburant entre chaque utilisation (sauf absence prolongée).
Tenir les réservoirs aussi pleins que possible (pour éviter la condensation). Vérifier annuellement l'état du circuit de carburant (tuyau, vannes etc.).

Faire intervenir un professionnel pour les travaux sur les parties endommagées du circuit de carburant.

Nota : la capacité des réservoirs de carburant indiquée en page CARACTERISTIQUES peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.
Conserver toujours une réserve de 20 % de carburant.

• FILTRES A CARBURANT
Afin de prévenir toute infiltration d'eau, le carburant passe au travers de deux filtres ; le premier filtre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur (rôle de décanteur d'eau et de préfiltre), le second fait partie intégrante du moteur (rôle de filtrage fin du carburant). Pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice d'utilisation du moteur.

Effectuer la purge en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation.

Laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Répéter cette opération plusieurs fois par an.
Changer le préfiltre au moins une fois par an (accès en déposant le bol).

TABLEAU DE BORD



■ 8.3 Hélices - Anodes

• HELICES
Les hélices livrées avec votre bateau représentent la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant des moteurs.
Ne pas les changer sans consulter un professionnel.

• HELICES REPLIABLES (OPTION)
Démonter les hélices repliables du bateau après chaque saison, les désassembler et les nettoyer soigneusement.
Passer de la graisse sur les dents et les surfaces de palier.
Vérifier que les pales des hélices bougent facilement.

• ANODES
Surveiller périodiquement la corrosion des anodes.
L'usure des anodes dépend de nombreux facteurs et leur durée de vie peut être très variable. Les changer lorsque nécessaire.
Ne jamais peindre une anode.

Faire vérifier et entretenir l'ensemble du système de propulsion par un professionnel.

■ 8.4 Tableau de bord

Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur.

Consulter la notice moteur fournie avec le bateau qui donne des explications concernant les voyants, cadrans et témoins présents sur le tableau de bord.

■ 8.5 Commandes optionnelles

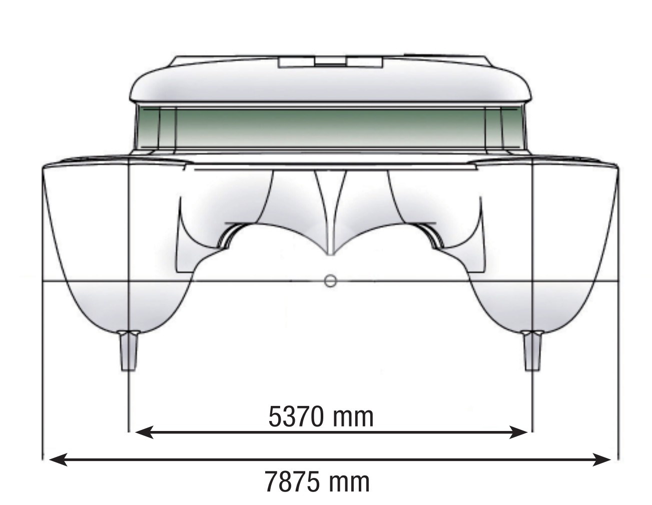
Le bateau peut être équipé en option d'une commande de moteur supplémentaire ainsi que d'un joystick dans le carré.

Consulter leur notice d'utilisation pour la mise en route des moteurs (double commande) et pour leur fonctionnement (joystick).

HIVERNAGE 9

COLISAGE

4628 mm
2982 mm
1646 mm
13958 mm



9.1 Désarmement

Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité.
- Vérifier les dates de péremption du matériel de sécurité.
- Faire réviser le radeau de survie.

Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

9.2 Protection

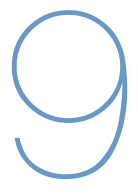
• CIRCUIT D'EAU
- Vidanger le circuit d'eau douce.
Laisser couler l'eau aux robinets jusqu'au désamorçage du circuit.
Vérifier qu'il ne reste pas d'eau dans les tuyaux (éventuels points bas).
- Démonter les filtres, enlever l'eau.
Nettoyer les filtres si nécessaire puis les remonter.
- Purger le chauffe-eau.
Vérifier qu'il ne reste pas d'eau.
Refermer la purge.
- Graisser toutes les vannes de prise d'eau et les passe-coques.
- Rincer et vidanger les cuvettes des WC.

• INTERIEUR
- Obturer au maximum les entrées d'air.
- Intaller dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacière).
- Aérer longuement les coussins avant de les remettre dans le bateau en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.
- Assécher et nettoyer les cales.
- Placer éventuellement les planchers verticalement pour permettre l'aération des différents compartiments.
- Ouvrir les portes des réfrigérateurs et du conservateur.

• EXTERIEUR
- Vidanger soigneusement la douchette de cockpit.
- Rincer abondamment la coque et le pont.
- Graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures, etc.).
- Empêcher tout raguage de cordages et d'amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses.
- S'assurer du bon amarrage du bateau.

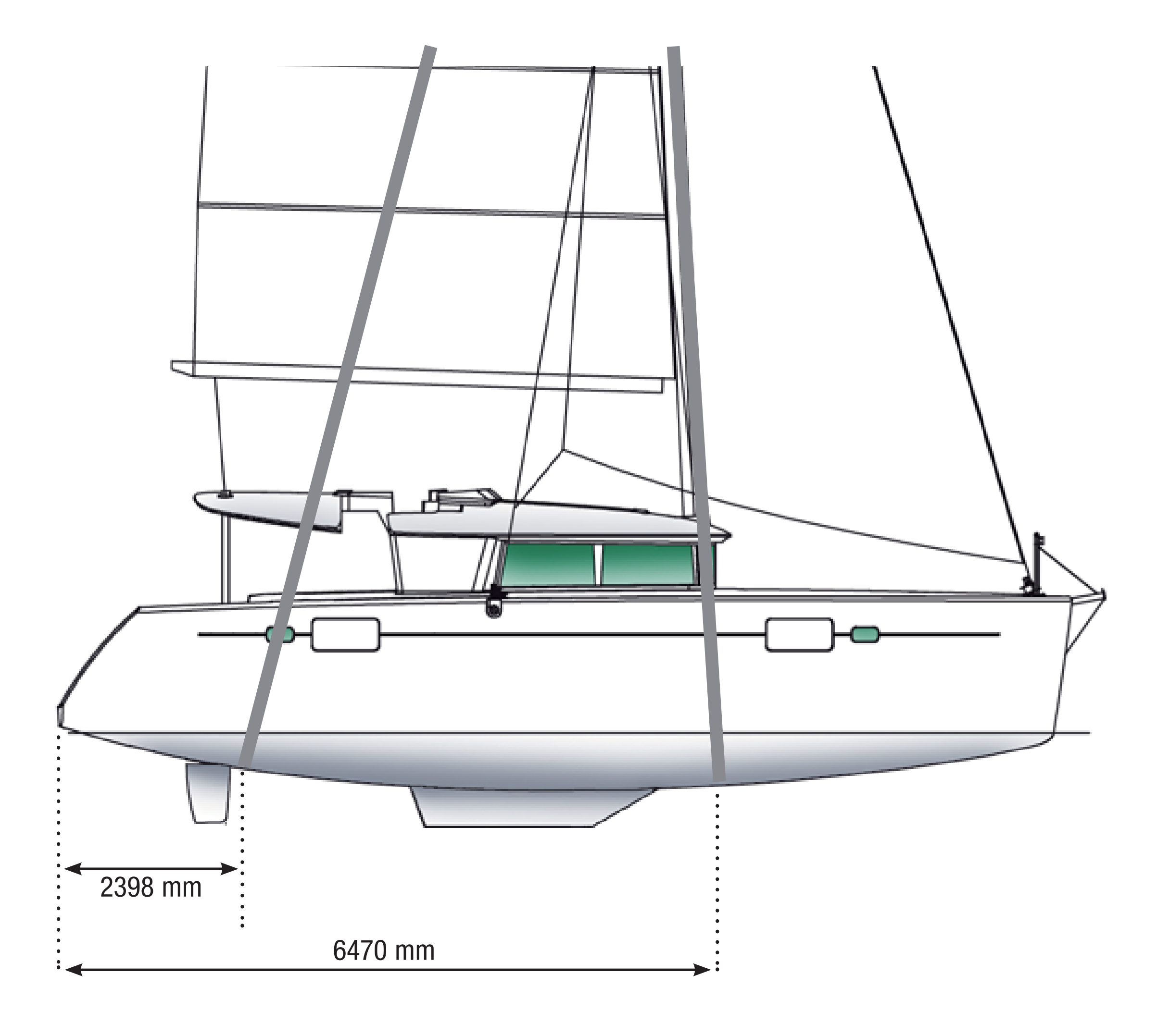
• MOTEURS
La mise en hivernage des moteurs relève de la compétence d'un professionnel.
Selon l'emplacement du bateau - à flot ou à terre - la mise en hivernage est différente.

RECOMMENDATION
L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas une liste exhaustive. Votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.



MANUTENTION 10

INSTRUCTIONS DE GRUTAGE



■ 10.1 Préparation

Pour prétendre bénéficier de la garantie en cas de défaillance de certains matériels, la première mise à l'eau et les premiers essais des divers équipements doivent être effectués par votre concessionnaire.

Toute manutention ultérieure doit être effectuée par des professionnels avec le plus grand soin.
Lorsque le chantier Lagoon n'est pas maître de l'opération, il ne peut prendre en garantie les éventuels accidents liés à la manutention.

Dans le cas où vous seriez amené à effectuer vous même les opérations de mise à l'eau par la suite, il conviendrait de prendre les précautions suivantes :
- Rentrer les capteurs sous la coque dans leurs logements (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Fermer toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation (éviers, lavabos, WC, moteurs).
- Vérifier le bon état des anodes et leur bonne mise en place. Une anode ne doit jamais être peinte.

■ 10.2 Grutage

- Installer une amarre avant, une amarre arrière et des pare-battages.
Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, etc.) ni sur les hélices.

Le crochet de grue devra être équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles.
Les sangles ne doivent pas être accrochées directement au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.
- Effectuer le grutage en douceur.
- Contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

■ 10.3 Mâtage - démâtage

Le mâtage et le démâtage du bateau relèvent de la compétence d'un professionnel.

DANGER
Ne pas rester à bord ni sous le bateau au cours du grutage.

SECURITE 11

■ 11.1 Prévention

• L'EQUIPAGE
Pour votre sécurité et celle de votre équipage, quelques principes de base doivent être respectés :
- Avant toute navigation, vérifier le contenu, l'emplacement et les dates de validité du matériel de sécurité.
- Vérifier également l'emplacement et la validité des documents officiels.
- Informer l'équipage de l'emplacement du matériel de sécurité, de son fonctionnement ainsi que des procédures élémentaires de sécurité.

En navigation, toujours être à même d'indiquer votre position de façon précise.
En cas d'incident à bord et de demande d'assistance, ce sera la première question que l'on vous posera.

RECOMMANDATION
Equiper les enfants (et suivant la météo, l'ensemble de l'équipage) de brassières ou de harnais.

ATTENTION
Ne pas dépasser le nombre de personnes indiqué dans le chapitre CARACTERISTIQUES.
Sans tenir compte du nombre de personnes, le poids total des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée par le constructeur.

• LE BATEAU
Dans un souci de prévention et pour pouvoir répondre sereinement aux principaux dangers auxquels vous risquez d'être confronté à bord (feu, voie d'eau), apprendre à reconnaitre et à localiser les divers éléments qui pourraient en être à l'origine ainsi que les équipements pour les contrer.

Risque de feu :
- Circuit électrique (chapitre 7)
- Moteur (chapitre 8)
- Circuit gaz (chapitre 11)

Risque de voie d'eau :
- Circuits d'eau (chapitre 6)

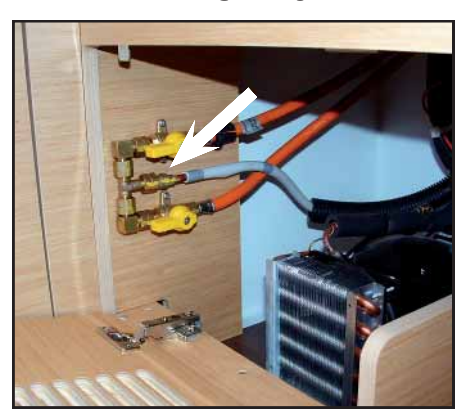
RECOMMANDATION
En situation d'urgence, il est impératif de pouvoir localiser rapidement tous les équipements de sécurité adéquats.

CIRCUIT DE GAZ

1 - Vannes de gaz.
2A - Coffre / stockage bouteilles de gaz.
2B - Electrovanne (version U.S.).

Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

VANNES DE GAZ



COFFRE / STOCKAGE BOUTEILLES DE GAZ



11.2 Circuit de gaz

Le coffre avant bâbord de cockpit est prévu pour accueillir deux bouteilles de gaz.
Les vannes d'ouverture / fermeture des circuits sont situées dans le placard sous le réchaud four.

Le bateau en version U.S. comporte une électrovanne située dans le coffre de stockage des bouteilles.
Mettre en service l'électrovanne par son disjoncteur présent au tableau électrique.

RECOMMANDATION
Fermer les vannes de gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation des plaques de cuisson et du four.

• CONSIGNES DE SECURITE
Un appareil qui fonctionne au gaz consomme de l'oxygène et rejette des produits de combustion. Ventiler le bateau pendant l'utilisation de l'appareil.

Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.

Fermer les vannes avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes, fermer la vanne de l'appareil. Créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.

Utiliser uniquement le compartiment qui leur est imparti pour stocker les bouteilles de gaz.

11.3 Incendie

Le bateau est livré sans extincteur.

Veiller à :
- Equiper le bateau d'extincteurs suivant l'application du règlement du pays où le bateau est immatriculé.
- Faire vérifier les extincteurs suivant les prescriptions indiquées.
- Faire remplir ou remplacer les extincteurs par du matériel identique, s'ils sont déchargés ou périmés.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.

Indiquer à l'équipage :
- L'emplacement et le fonctionnement des extincteurs.
- L'emplacement des vannes de fermeture des réservoirs de carburant (sous les couchettes des cabines arrières tribord et bâbord).
- L'emplacement des issues de secours.

EQUIPEMENTS DE SECURITE INTERIEURS



1 - Sortie de secours.

2 - Orifice extincteur.

3 - Extincteur.

4 - Fusées de détresse.

5 - Matériel de premier secours.

6 - VHF (option).

7 - ....

8 - ....

9 - ....

10 - ....

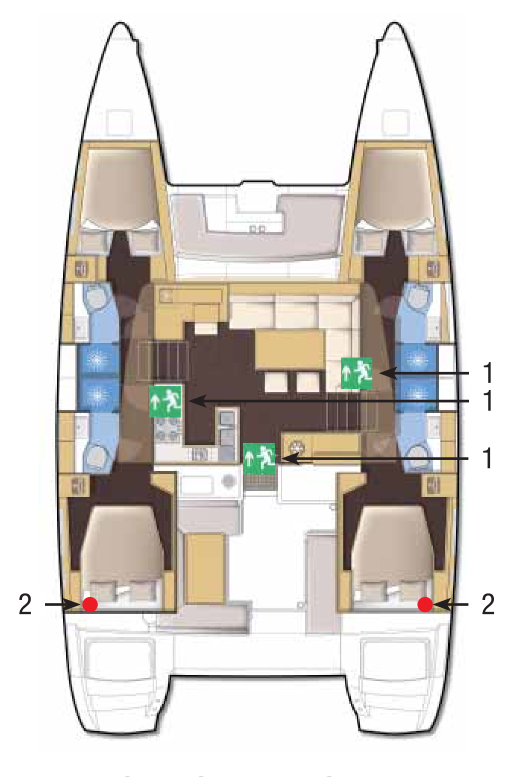
11 - ....

12 - ....

13 - ....

14 - ....

15 - ....



ORIFICE EXTINCTEUR



RECOMMANDATION
Certains éléments n'ont pas d'emplacement pré-déterminé.
Compléter ce plan en fonction de ses propres équipements de sécurité.

• REGLES ESSENTIELLES DE PRUDENCE

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, interrupteurs électriques).
- Obstruer l'accès vers les extincteurs placés dans des placards ou équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou un chauffage.
- Fumer en manipulant des carburants.

Veiller à la propreté des cales et vérifier à intervalles réguliers l'absence de vapeurs ou de fuites de carburant.
Ne pas stocker de produits combustibles dans les cales moteurs.

ATTENTION
En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utiliser que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

DANGER
N'utiliser les extincteurs au CO2 que pour combattre les feux électriques.
Évacuer la zone immédiatement après la décharge pour éviter l'asphyxie.
Aérer avant d'entrer.

• PROCEDURE A SUIVRE EN CAS D'INCENDIE

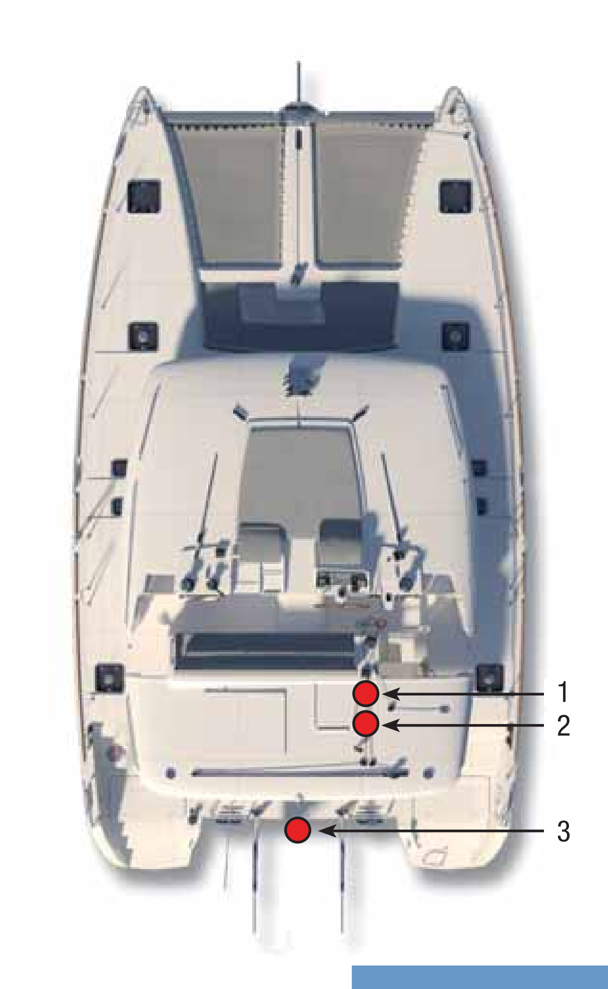
- Arrêter les moteurs s'ils sont en marche.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Couper toute arrivée d'air sur le foyer (étouffer le feu à l'aide de couvertures).
- Tenir l'extincteur verticalement et viser la source du feu.

Si le feu s'est déclaré dans une des cales moteur :

- Arrêter les moteurs s'ils sont en marche.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Bloquer l'arrivée d'air en bouchant à l'aide de serviettes les prises d'air moteur, aspiration et extraction.
- Projeter le produit extincteur par l'orifice extincteur situé à l'arrière des couchettes des cabines arrières.
- S'assurer que l'incendie est complètement circonscrit.
- Ouvrir le panneau d'accès à la cale pour éventuellement procéder aux réparations.

DANGER
Toujours prévoir un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

EQUIPEMENTS DE SECURITE EXTERIEURS



1 - Pompes de cale manuelles.

2 - Emplacement brimbales.

3 - Emplacement radeau de survie.

4 - Extincteurs.

5 - Bouée couronne.

6 - ....

7 - ....

8 - ....

9- ....

10 - ....

11 - ....

12 - ....

13 - ....

14 - ....

15 - ....

RADEAU DE SURVIE



POMPES DE CALE MANUELLES



BRIMBALES



RECOMMANDATION
Certains éléments n'ont pas d'emplacement pré-déterminé.
Compléter ce plan en fonction de ses propres équipements de sécurité.

11.4 Assèchement

• POMPES DE CALE
Le bateau est équipé de trois pompes de cale par coque :
- Une pompe électrique à déclenchement manuel (depuis le tableau de sélection situé dans le placard à l'entrée tribord du carré).
- Une pompe électrique à déclenchement automatique situé dans le puisard.
- Une pompe manuelle de cockpit.

Pour plus de détails, se reporter au chapitre CIRCUITS D'EAU.

• POMPES DE CALE MANUELLES
En cas de défaillance ou d'insuffisance des pompes de cale électriques, il est possible d'utiliser les pompes de cale manuelles, à l'aide de brimbales (à tribord du cockpit arrière).

• PROCEDURE A SUIVRE EN CAS DE VOIE D'EAU
Vérifier la mise sous tension des pompes de cale électriques.
Si cela ne suffit pas à étaler le niveau d'eau, demander à un équipier d'actionner une pompe manuelle.

11.5 Equipements de sécurité

Avant chaque départ, faire l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires.
Ne pas dépasser le nombre de personnes indiqué dans le chapitre CARACTERISTIQUES.

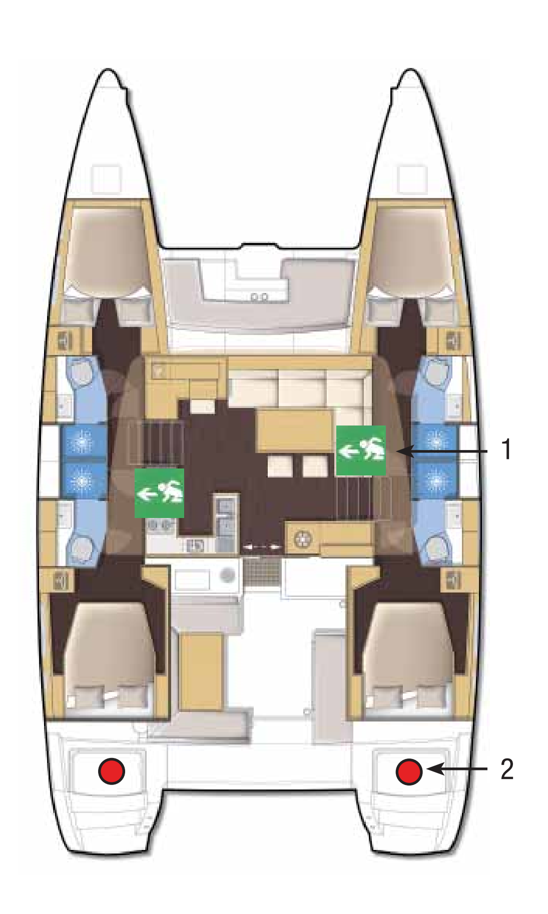
ATTENTION
L'inventaire des équipements de sécurité obligatoires correspond à une catégorie d'homologation, une catégorie de conception et à la réglementation du pays où le bateau est immatriculé.

• RADEAU DE SURVIE
L'emplacement pour stocker le radeau de survie se situe sous la poutre arrière.
Equiper le bateau avec un radeau de survie suivant l'application du règlement du pays où le bateau est immatriculé.

L'utilisation du radeau de survie ne doit avoir lieu qu'en dernier recours.

RECOMMANDATION
Lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau avant de prendre la mer.

BARRE FRANCHE DE SECOURS - TROUS D'HOMME



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans l'autre version d'aménagement.

1 - Trou d'homme.

2 - Nable de barre franche de secours.

UTILISATION BARRE FRANCHE DE SECOURS



MARTEAU BRISE GLACE + PANNEAU TROU D'HOMME



• BARRE FRANCHE DE SECOURS
La barre franche de secours est rangée dans un coffre.
Elle doit rester accessible facilement.

Pour la mise en oeuvre de la barre franche :
- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch un des nables de barre franche situés sur une des jupes arrières.
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.
- Déconnecter tout appareil relié aux mèches des safrans.

• RETOURNEMENT
Deux panneaux "trous d'homme" sont prévus, dans les coursives de chaque coque.

Un marteau pour briser la glace se trouve à côté de chaque panneau et au fond du coffre à bib.

Le radeau de survie est accessible sous la poutre arrière.

ATTENTION
Vérifier régulièrement le bon fonctionnement des équipements de sécurité.
Suivre scrupuleusement leurs programmes de révision.
De façon générale, prendre particulièrement soin de tout le matériel de sécurité équipant le bateau.

■ 11.6 Généralités

• MANOEUVRES
- Localiser et prévenir les équipiers avant toute manoeuvre sur le bateau.
- Effectuer les manoeuvres de pont prudemment et toujours chaussé.

• MOTEURS
- Arrêter systématiquement les moteurs avant de plonger ou de nager autour du bateau.
- Ne jamais tenter de dégager un filet de pêche ou un bout pris dans une hélice lorsque celle-ci est en rotation.

• REMORQUAGE
S'il doit avoir lieu, effectuer le remorquage à vitesse réduite et en évitant les à-coups.
Rester particulièrement vigilant lors des envois ou des réceptions de bout de remorquage (risque de prise de bout dans les hélices).

MAINTENANCE 12

12.1 Tableau d'entretien périodique

12

MAINTENANCE

112

■ 12.1 Tableau d'entretien périodique

Les informations données ont valeur d'exemple et ne sont pas exhaustives.
Elles doivent être adaptées en fonction de l'usage de votre bateau.

ATTENTION
Suivre scrupuleusement les recommandations données dans les notices d'utilisation des constructeurs d'éléments rapportés au bateau.

PONT / EQUIPEMENT DE PONT / COQUE

Nettoyage de la coque avec les produits appropriés .... TRIMESTRIEL
Nettoyage des inox .... TRIMESTRIEL
Démontage, nettoyage et graissage des winchs .... ANNUEL
Contrôle d'étanchéité des passe-coques .... BI-ANNUEL
Nettoyage des passe-coques et crépines depuis l'extérieur ... BI-ANNUEL

MOUILLAGE / GUINDEAU

Rinçage à l'eau douce de la ligne de mouillage
et de la baille à mouillage .... APRES USAGE
Contrôle du barbotin et de la fixation
de la liaison ancre / chaîne .... BI-ANNUEL
Contrôle du système de blocage / frein .... TRIMESTRIEL
Contrôle des amarres et des pare-battages .... BI-ANNUEL
Contrôle des connexions électriques
(commande, relais, etc.) .... TRIMESTRIEL

GREEMENT COURANT / DORMANT / VOILES

Lubrification des différents chariots avec du teflon .... TRIMESTRIEL
Contrôle des différentes manilles et de leur serrage .... TRIMESTRIEL
Contrôle de la tension du gréement courant .... TRIMESTRIEL
Contrôle des points d'usure des drisses et écoutes .... TRIMESTRIEL
Rinçage de l'ensemble du gréement courant et des voiles .. TRIMESTRIEL
Contrôle des lattes et des principales coutures de la GV ...... TRIMESTRIEL

SELLERIE ET TOILES DE PROTECTIONS

Rinçage / nettoyage des différentes toiles de protection ...... TRIMESTRIEL
Séchage de la sellerie extérieure avant stockage .... APRES USAGE

EQUIPEMENT FROID

Dégivrage des réfrigérateurs + conservateur........................ TRIMESTRIEL
Contrôle des joints de porte .... TRIMESTRIEL

CLIMATISATION

Contrôle des passe-coques et nettoyage / changement
des différents filtres à eau de mer .... TRIMESTRIEL
Dépoussiérage des ventilateurs des aérothermes .... ANNUEL

ELECTRICITE

Contrôle du serrage des cosses de connexions
des batteries et des principaux interrupteurs .... BI-ANNUEL
Contrôle du serrage des cosses de connexions
des principaux relais (winchs, guindeau, etc.) .... BI-ANNUEL

MOTEUR ET GENERATEUR

Contrôle du niveau d'huile .... TRIMESTRIEL
Contrôle de la tension des courroies .... TRIMESTRIEL
Nettoyage du filtre à eau de mer .... TRIMESTRIEL
Contrôle des fuites (huile, eau, carburant) et fumées .... TRIMESTRIEL
Contrôle et vidange des filtres décanteurs (carburant) ....TRIMESTRIEL
Révision générale ....SE REFERER A NOTICE MOTORISTE

DESSALINISATEUR

Contrôle et nettoyage des filtres
d'aspiration eau de mer ....TRIMESTRIEL
Inspection générale par le fabricant .... ANNUELLE

PLOMBERIE

Contrôle des pompes de cale automatiques
et des alarmes .... TRIMESTRIEL
Rinçage des réservoirs à eaux noires .... TRIMESTRIEL
Contrôle des pompes de cale manuelles .... TRIMESTRIEL
Contrôle du groupe d'eau sous pression .... TRIMESTRIEL
Contrôle des différents drains et dalots .... TRIMESTRIEL
Manipulation des différentes vannes à bord
+ graissage si besoin .... BI-ANNUELLE

MEMORANDUM PERSONNEL

